

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

Le Port de La Rochelle-Pallice

THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

Présentée et soutenue le 30 Mai 1932, à 14 heures

PAR

PIERRE JOSSELIN

DIPLOMÉ DE L'ÉCOLE DES SCIENCES POLITIQUES

JURY

Président : M. TRUCHY, professeur.

Suffragants { M. LESCURE, professeur.
M. LE BRAS, professeur.

PARIS

LES PRESSES MODERNES

45 rue. de Maubeuge, 45

1932

Le Port de La Rochelle-Pallice

Le Port de La Rochelle-Pallice

THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

Présentée et soutenue le 30 Mai 1932, à 14 heures

PAR

PIERRE JOSSELIN

DIPLOMÉ DE L'ÉCOLE DES SCIENCES POLITIQUES

JURY

Président : M. TRUCHY, professeur.

Suffragants } M. LESCURE, professeur.
 } M. LE BRAS, professeur.

PARIS
LES PRESSES MODERNES
45 rue. de Maubeuge, 45

1932

*La Faculté n'entend donner aucune appro-
bation ni improbation aux opinions émises dans
les thèses; ces opinions doivent être consi-
dérées comme propres à leurs auteurs*



Le Port de La Rochelle-Pallice

Introduction

Au milieu du XVIII^e siècle, Arcère, dans son histoire de la ville de La Rochelle, signale que : « De tous les ports de l'Océan, aucun « ne présente aux navigateurs plus de rétraites et plus de ressources, « que le port de La Rochelle. Ce qu'il y a de singulier et même d'uni- « que en son genre, ajoute-t-il, c'est que nous avons vu des navires « tout désarmé, sans agrès, sans ancres, démâtés en partie, enfile- « nos pertuis (1) et disputer dans nos rades leurs cargaisons à la « mer. Un port si avantageux et d'une si grande importance mérite- « rait qu'en sa faveur on forçât même les obstacles de la nature... »

La situation unique du port de La Rochelle sur la « mer Océane » permettait de fonder de grands espoirs sur son développement, mais pendant longtemps son activité fut entravée par le manque d'installations suffisantes. Il a fallu attendre la fin du XIX^e siècle pour que le vœu formulé par Arcère se réalisât. Une fois l'impulsion donnée, des travaux incessants furent entrepris qui sont en train de rendre le port de La Rochelle un des plus commodes et des mieux outillés de l'Atlantique, capable de concurrencer victorieusement ses deux rivaux de toujours : Nantes et Bordeaux.

Les conditions de développement d'un grand port de commerce sont bien connues. Il faut d'abord une situation naturelle favorable : nous vivons à une époque, où la vitesse est devenue une des condi-

(1) Pertuis d'Antioche et pertuis breton.

tions de la réussite. Toute perte de temps se solde par un gros manque à gagner. Pour qu'un port puisse se développer, il doit être situé de façon à pouvoir bénéficier des grands courants commerciaux mondiaux.

Pour les attirer vers lui, son équipement doit être tel qu'il permette de réduire au minimum les délais d'accostage des paquebots et des cargos. Il faut améliorer les facilités d'accès et perfectionner l'outillage pour que les navires puissent effectuer leurs opérations à quai, en un temps minimum.

Mais, si de telles conditions sont, au premier chef, nécessaires, elles ne sont pas à elles seules suffisantes. Un port, même avec une situation naturelle satisfaisante et un outillage perfectionné, ne crée pas par lui seul un mouvement de trafic important. C'est un instrument, ce n'est pas un moteur. Un hinterland industriel doit exister pour lui fournir et absorber les produits transités.

L'arrière pays immédiat, si développé industriellement et commercialement soit-il, n'est généralement pas en état d'alimenter seul l'activité du port. Une dernière condition est encore nécessaire : il faut un réseau de routes et de voies ferrées ou fluviales, qui convergent vers lui et lui permettent de desservir les régions continentales les plus éloignées dont il devient ainsi le débouché naturel vers les pays d'outremer.

Le port de La Rochelle-Pallice occupe actuellement une place honorable dans la statistique du mouvement des ports français, dressée en 1931 par les soins du Ministère de la Marine Marchande. Il se classe au dixième rang tant pour le trafic total marchandises que pour le nombre de passagers embarqués ou débarqués. L'activité des Rochelais, les perfectionnements en cours et les projets d'avenir, cherchent par tous les moyens à améliorer ce classement.

Le but de cette étude sera de montrer, par un examen détaillé, ce qui a été fait et ce qu'il reste encore à faire dans cet ordre d'idées.

PLAN

Première Partie. — Rôle économique et développement du port de La Rochelle, des origines à la guerre de 1914.

Deuxième Partie. — Situation actuelle du port. Etude de l'outillage. Travaux d'amélioration en cours ou en projet.

Troisième Partie. — L'arrière pays.

Quatrième Partie. — Les courants commerciaux.

PREMIERE PARTIE

Etude historique du port et du commerce rochelais des origines à la guerre de 1914-1918

Peuple de marins hardis, les Rochelais ont de tout temps tourné leur activité vers la mer. Tour à tour florissant ou ruiné suivant les vicissitudes des guerres, le commerce rochelais a toujours su se relever. Avec ténacité, il a noué au cours des siècles des relations avec les peuples du Nord au Moyen Age ; plus tard avec les îles antillaises, le nouveau monde et le Canada qui reste, aujourd'hui encore, peuplé en beaucoup d'endroits de descendants d'émigrés rochelais.

Le traité de Paris de 1763 ferma la plupart de ses débouchés d'outremer ; les guerres de la Révolution et de l'Empire, aggravées du blocus continental, achevèrent de le ruiner.

Après une période d'éclipse, l'activité commerciale reprit peu à peu et se développa lentement jusqu'au moment où les efforts des Rochelais amenèrent à la fin du XIX^e siècle la construction du bassin de la Pallice. Depuis lors, le trafic du port augmente rapidement ; les nécessités de la guerre le stimulent encore. Après les hostilités, de nouveaux travaux sont projetés et entrepris pour la construction d'un môle en pleine mer où accosteront, à toute heure de marée, les plus grands paquebots.

La Rochelle deviendra ainsi le plus grand port de vitesse sur l'Atlantique.

Dans cette première partie nous étudierons :

Chapitre Premier. — Origine et développement du port et du commerce rochelais jusqu'au début du XVII^e siècle.

Chapitre II. — La prospérité rochelaise et le commerce avec le nouveau monde au XVII^e et au XVIII^e siècles.

Chapitre III. — Le déclin après le traité de Paris : Révolution, Empire et première moitié du XIX^e siècle.

Chapitre IV. — Création en 1890 du bassin de la Pallice et développement du port jusqu'à la guerre.

Chapitre V. — Le port pendant la guerre de 1914-1918.

CHAPITRE PREMIER

Le port et le commerce rochelais des origines au début du XVII^e Siècle

A l'époque gallo-romaine, on ne connaissait guère comme ports sur la côte atlantique que Nantes et Bordeaux. Située à vingt kilomètres au nord de l'embouchure de la Charente, entourée de marais. La Rochelle est restée longtemps une bourgade isolée, presque sans communication avec l'intérieur du pays auquel ne la reliait aucune grande voie fluviale. Son origine est ignorée. « Tout est obscurité « pour l'œil de l'historien qui recherche les commencements de cette « ville. Méritait-elle le nom de cité ? Ou n'était-elle qu'un simple « hameau ou un bourg peu remarquable ? On ne sait ! » (1)

Quoiqu'il en soit la première mention qui en est faite pour signaler son activité commerciale se trouve dans la Charte de la Restauration de l'abbaye de Saint-Michel en 961, où il est parlé de l'ancrage et du lestage des navires dans tous les ports de Saintonge, de La Rochelle jusqu'à Blaye « a Blaira ad Rupellam usque ».

Le port primitif n'était vraisemblablement qu'un canal vaseux où venaient s'abriter les bâtiments des pêcheurs et des navigateurs. Ceux-ci, primitivement domiciliés au hameau de Cougnes (2), étaient peu à peu venus bâtir leurs demeures au bord de la mer.

En 1127, la destruction par Guillaume X, comte de Poitiers et duc d'Aquitaine, du château fort et de la cité commerçante de Châtelailon, situés à une dizaine de kilomètres au Sud de La Rochelle

(1) ARCÈRE : histoire de la ville de La Rochelle.

(2) Aujourd'hui Cognehors, faubourg de La Rochelle.

vint accroître l'importance de cette dernière débarrassée d'une rivale dangereuse : la ville bénéficia alors d'un fort accroissement de population fourni par les Châtelaillois fugitifs.

A la fin du XII^e siècle apparaît un nouveau port remplaçant le canal primitif devenu insuffisant : c'est le havre d'échouage actuel, protégé par les deux tours qui en défendent l'entrée : la tour de la Chaîne édiflée en 1209, et la tour Saint-Nicolas qui date de 1350.

Le développement de La Rochelle est, à cette époque, fort rapide. Au XIII^e siècle, Nicolas de Braña la qualifie de « Ville floris-sante, célèbre dans le monde et puissante par la richesse que lui « apportaient ses vaisseaux ».

En cette période de féodalité où les communications étaient peu sûres et les routes terrestres à peu près inexistantes, les transports commerciaux se faisaient presque exclusivement par eau. La situation de La Rochelle sur la « mer Océane » favorisait son commerce d'exportation venu s'adjoindre à l'industrie primitive de la pêche.

Les Rochelais exportaient à peu près uniquement du vin et du sel vers les pays du Nord et les provinces baltiques. Le sol de l'Aunis et de la Saintonge, jurassique, pauvre en terre arable, sablonneux en beaucoup d'endroits, avec le climat tempéré de la région, était propice à la culture de la vigne. Les marais charentais et vendéens permettaient l'établissement sur la côte de nombreux marais salants. Le sel récolté était fort prisé des Hollandais qui s'en servaient pour la conservation des harengs et « les côtes de l'Aunis et de la Saintonge étaient presque les seules qui fournissoient autrefois à l'ap-provisionnement des peuples du Nord » (3).

Les navires rochelais rapportaient en échange le blé que la région ne fournissait pas, car « La Rochelle est située en pays de vignobles « et en lieu où ne croissent aucuns grains » (4).

Les vins charentais étaient recherchés principalement par les Français du Nord, les Anglais, les Néerlandais et les Hanséates.

(3) ARCÈRE : histoire de la ville de La Rochelle.

(4) Ordonnance de Charles VII de 1424.

Dès le XIV^e siècle, les Gênois établirent aussi des relations maritimes suivies avec La Rochelle où ils venaient trafiquer des produits méditerranéens.

Pourtant, à partir du XV^e siècle, les relations commerciales deviennent plus sûres. Le pays est pacifié et la voie de terre, plus rapide et moins dangereuse, est préférée. Des concurrences nouvelles apparaissent et les débouchés nordiques deviennent instables.

Les guerres de religion sévissent avec intensité à La Rochelle, citadelle du protestantisme. Le siège mis devant la ville par Louis XIII et Richelieu en 1627-1628 interrompt tout trafic. Pour empêcher les communications et le ravitaillement de la ville par mer, Richelieu fait construire dans la baie une digue de 1.500 mètres, dont les vestiges subsistent encore de nos jours. Cette dernière fut après le siège percée d'une brèche de cent mètres de large; malgré tout, l'ouvrage contribua rapidement à l'envasement et au comblement de la baie, rendant ainsi fort difficile la navigation dans le chenal d'accès.

CHAPITRE II

La prospérité rochelaise et le commerce avec le nouveau monde au XVII^e et au XVIII^e Siècles

Pendant les guerres de religion l'activité commerciale de La Rochelle avait été pratiquement nulle. Les anciens débouchés vers les pays du Nord se ferment de plus en plus et les Rochelais doivent se tourner vers d'autres activités. De récents voyages d'exploration et de découverte ont fait connaître les richesses du nouveau monde et montré des possibilités de négoce avec ces terres encore mal connues.

Dès 1606, l'avocat parisien Lescarbot signale que les marins rochelais vont à Terre Neuve se livrer à la pêche à la morue et il dit avoir vu « comme une forêt de navires à Chef de Baie, qui s'en allèrent au grand banc tout d'une volte ». Ce n'était pas là une activité nouvelle pour les Rochelais qui eurent toujours le goût des voyages aventureux. Dès 1402, Jean de Béthencourt, accompagné de deux navires rochelais avait été prendre possession des Canaries au nom du roi de France.

Au XVII^e siècle, les produits coloniaux sont fort recherchés en France, et en particulier les pelleteries de la Nouvelle France et de l'Acadie. En échange, les colonies réclament des produits fabriqués et les marchandises de pacotille nécessaire pour les échanges avec les indigènes.

En 1606, deux négociants rochelais, Georges et Macquin s'associent avec un gentilhomme saintongeais, Pierre du Gua, sieur de Monts, nommé par Henri IV, lieutenant général de l'Acadie pour

l'exploitation du monopole concédé au dit Pierre de Monts pour le commerce des pelleteries et l'exploitation des mines de cuivre et de platine situées entre le 40° et le 46° parallèle.

Après le siège de 1628, des Rochelais vont fonder plusieurs établissements à Saint-Domingue.

Durant tout le cours du XVII^e siècle, le commerce avec les pays d'outremer s'organise et se développe. On manque malheureusement de renseignements précis sur cette époque et il n'existe pas dans les archives de statistiques donnant le mouvement du port et le nombre des vaisseaux. Il faudra pour cela attendre la création de la Chambre de Commerce en 1719.

Au début du XVII^e siècle, La Rochelle bénéficie aussi de la disparition du port militaire et commerçant de Brouage qui, en 1488 comptait une flotte de 80 à 100 bâtiments. Complètement ensablé, Brouage doit être abandonné après 1630. Le port militaire est transféré à Rochefort, fondé par Colbert en 1665, et le trafic commercial se transporte à La Rochelle.

Les grandes expéditions de découverte partent généralement de ce dernier port. D'après Arcère, c'est là que s'embarqua le 24 juillet 1684 Cavalier de la Salle pour aller reconnaître l'embouchure et le cours du Mississipi.

Le port faillit à nouveau être complètement ruiné à la fin du XVII^e siècle. La révocation de l'édit de Nantes en 1685 amena l'émigration en masse des protestants. On estime à 100.000 le nombre des fugitifs originaires de La Rochelle, de l'Aunis et de la Saintonge, soit à peu près un tiers de la population. Les émigrants passèrent, soit en Angleterre et de là en Amérique où il existe encore des traces de leur présence, comme en témoigne la ville de New Rochelle dans l'état de New-York, soit en Hollande et de là en Afrique du Sud.

C'est à la même époque que le Conseil du Roi voulut faire combler le port de La Rochelle qui, non défendu, offrait une base facile pour un débarquement ennemi. Mais les protestations véhémentes des commerçants rochelais empêchèrent d'en arriver à cette extrémité.

Quelques années plus tard le mouvement commercial avait repris plus actif que jamais : en 1695, 1696, 1698, 1701, 1703 des flottes entières partent de La Rochelle pour aller trafiquer en Amérique du Nord et au Mississipi. Le 9 juin 1711, Duguay-Trouin quitte Chef de Baie et fait voile avec toute une flotte pour Rio de Janeiro.

La création de la Chambre de Commerce de La Rochelle donne une grande impulsion au commerce qu'elle réorganise et développe.

La Chambre de Commerce prévue par un règlement royal du 21 octobre 1710 est établie définitivement par un règlement royal du 15 juillet 1719 qui lui donne pour armes un navire aux voiles gonflées de vent avec la devise : « Favente ditabo », à sa faveur je m'enrichirai. Primitivement, elle était composée de cinq membres (1).

Avant d'examiner en détail la progression du commerce rochelais au XVIII^e siècle, il faut voir comment cette prospérité tient à deux causes principales : le commerce est entre les mains des protestants ; le système douanier de l'époque favorise particulièrement La Rochelle.

Depuis la révocation de l'édit de Nantes, il est impossible aux protestants d'acheter une charge ou un office. Seul le commerce reste ouvert à leur activité. Il se forme ainsi de grandes familles de commerçants et d'armateurs qui se succèdent de père en fils et qui atteignent une très grande prospérité. « Ces messieurs des ports des Océans », comme ils étaient appelés à Versailles, siégeaient en corps à la Chambre de Commerce. S'intéressant à toutes les grandes questions économiques du temps, ils acquièrent à La Rochelle une énorme influence et amassent des fortunes considérables.

D'autre part, le régime douanier de l'époque favorise La Rochelle au détriment de Nantes et de Bordeaux. La France du XVIII^e siècle, au point de vue des douanes intérieures, est divisée en trois catégories : les provinces réputées étrangères, les pays dits à l'instar

(1) Elle en compte 15 aujourd'hui.

de l'étranger, entourés chacun d'une barrière douanière, et la province dite des cinq grosses fermes à l'intérieur de laquelle les marchandises circulent librement. Cette province comprenait tout le Nord de la France au-dessus d'une ligne passant approximativement par La Rochelle et Genève à l'exclusion toutefois de la Bretagne (y compris Nantes), de l'Artois, des Flandres, de l'Alsace, de la Lorraine et de la Franche-Comté. Dans cette province régnait une union douanière parfaite et tous les pays qu'elle comprenait étaient soumis uniformément aux tarifs de 1664. La Rochelle avait le gros avantage d'être le seul port de cette province sur l'Atlantique.

A la fin du règne de Louis XIV, La Rochelle recevait principalement les marchandises suivantes (2) : en provenance de l'Amérique du Nord, de la morue, du saumon salé, des anguilles, de l'huile de poisson et des pelleteries; des Antilles, du tabac, du cacao, du quinquina, de la vanille, des matières colorantes, des perles, des émeraudes; du Brésil, du sucre, des bois précieux, du chocolat, des oranges et des citrons; de la Côte d'Afrique, des cuirs, de l'ivoire, de la cire, de la gomme et de la poudre d'or.

En échange, les Rochelais exportaient surtout ce qui était nécessaire pour le ravitaillement des îles. Savary dans son « Parfait Négociant » (3) énumère les marchandises qui composent la cargaison du navire. « Les marchandises dont on compose ordinairement une cargaison pour les dites îles, supposé que le vaisseau parte de La Rochelle ou de Bordeaux, sont du bœuf et lard salé, farine, eau-de-vie, vins de La Rochelle et de Bordeaux ou de Madère si l'on y passe, morues, harengs, huiles d'olive, fromages, beurres, savons, fer, toiles, chaudières et autres sortes de marchandises de mercerie et quincaillerie ».

Les Rochelais ne se contentent pas de trafiquer simplement avec

(2) Liste dressée par DE VAUX DE FOLETIER dans l'Histoire d'Aunis et de Saintonge.

(3) Cité par ROBERT : le commerce rochelais et les Antilles pendant le XVIII^e siècle.

les îles : ils y fondent aussi de nombreux établissements, en particulier à Saint-Domingue comme le constate un rapport de la Chambre de Commerce de La Rochelle (4) « que l'on suive l'histoire de l'établissement de nos colonies, partout l'on verra les Rochelais ouvrir la route et la tracer aux autres places. Nulle part on ne verra avec plus d'énergie cette ambition qui sait également s'élever au-dessus des dangers et les surmonter ».

Le développement de la flotte marchande suit parallèlement l'accroissement du commerce. Alors qu'en 1718, La Rochelle ne compte que 52 navires d'un tonnage allant de 70 à 300 tonneaux en 1751, elle en a 118 qui jaugent ensemble 26.090 tonneaux. Des lettres patentes de 1717 et 1721 donnent le monopole du trafic des îles à un petit nombre de ports français dont La Rochelle. Des lettres patentes en forme d'édit d'août 1717 donnent à ce dernier port le droit de faire seul pendant vingt-cinq ans le commerce avec la Louisiane. C'est aussi le port de débarquement en France de la Compagnie du Castor qui reçoit en exclusivité les peaux de castor du Canada préparées par les habitants.

349 navires sont, de 1739 à 1792, armés pour le commerce des esclaves.

Les statistiques établies par la Chambre de Commerce depuis 1718 montrent l'accroissement continu du trafic (5).

En 1718, trafic : avec l'étranger (valeur en livres) :

IMPORTATIONS	EXPORTATIONS
569.759 livres	3.284.717 livres
Avec les îles françaises d'Amérique et le Canada :	
2.245.509 livres	1.755.566 livres

(4) Rapporté par DE VAUX DE FOLETIER : histoire d'Aunis et de Saintonge.

(5) GARNAUT : le commerce rochelais au XVIII^e siècle.

En 1720 :

IMPORTATIONS	EXPORTATIONS
1° Avec l'étranger :	
1.920.477 livres	6.375.227 livres
2° Avec les îles françaises d'Amérique et le Canada :	
5.888.609 livres	2.781.623 livres

En 1740 :

IMPORTATIONS	EXPORTATIONS
1° Pays d'Europe :	
2.792.445 livres	6.245.083 livres
2° Îles d'Amérique et Canada :	
6.950.381 livres	3.572.073 livres

Les pelleteries en provenance du Canada sont un des gros éléments du trafic. Leur valeur en est en :

1718 de	262.223 livres
1720 de	431.148 —
1740 de	981.806 —

Le développement de la flotte est constant (6).

En 1725, il est armé pour les colonies françaises et la Côte de Guinée :

23 navires jaugeant ensemble	3.310 tonneaux
En 1730 : 35 — —	5.120 tonneaux
En 1735 : 40 — —	7.290 tonneaux
En 1740 : 40 — —	7.113 tonneaux

Le 18 octobre 1747, 10 vaisseaux et 252 navires marchands, sous le commandement du marquis de Létenduère, commandant le vaisseau « le Tonnant », partirent de La Rochelle à destination de Saint-Domingue, la Martinique, la Guadeloupe, Cayenne et la Louisiane. 40 avaient été armés à la Rochelle, les autres provenaient de Bordeaux, Nantes, Saint-Malo, Le Havre, Marseille et Cherbourg. La rade de

(6) GARNAULT : *op. cit.*

La Rochelle présentait des avantages de sûreté et de commodité tels que le roi l'avait désignée comme lieu de ralliement et de point de départ.

D'après le calendrier des armateurs, le port de La Rochelle comptait :

En 1749 : 104 navires jaugeant ensemble 23.655 tonneaux

En 1750 : 112 — — — 25.090 tonneaux

En 1751 : 118 — — — 26.090 tonneaux

Mais, dès 1744, la guerre avait éclaté avec l'Angleterre et faute d'une marine militaire suffisante pour les protéger, les navires rochelais eurent beaucoup à souffrir des attaques de leurs adversaires. Un grand nombre furent coulés ou capturés.

En 1755, lors des attaques connues sous le nom d'attentat de Boscawen, 33 navires rochelais furent pris dont les cargaisons valaient 3.423.619 livres.

En 1757, 43 navires rochelais sont capturés.

En 1758, 39.

La flotte rochelaise ne compte plus en 1756 que 63 navires jaugeant ensemble 14.970 tonneaux et en 1761, 27 jaugeant 6.730 tonneaux.

Le trafic commercial suit la même courbe décroissante :

En 1750, commerce avec les pays d'Europe.

Importations 1.797.794 livres

Exportations 4.814.472 livres

— Commerce avec les îles d'Amérique et le Canada.

Importations 9.637.329 livres

Exportations 4.814.472 livres

En 1760, commerce avec les pays d'Europe.

Importations 1.252.140 livres

Exportations 3.206.539 livres

— Commerce avec les îles d'Amérique et le Canada.

Importations 1.614.357 livres

Exportations 109.810 livres

Ce développement continu du commerce dans la première moitié du XVIII^e siècle ne fut pas favorisé par des améliorations du port existant, améliorations dont le besoin se faisait sentir depuis longtemps.

Sur ses concurrents, la Rochelle présente trois désavantages. Deux d'entre eux tiennent à sa situation naturelle : absence d'arrière pays industriel, manque de voies de communication fluviales vers l'intérieur. Le troisième : port insuffisant pour les besoins du trafic, peut être corrigé.

Disons quelques mots de ces inconvénients : Les exportateurs ne trouvent pas sur place les produits manufacturés réclamés par les colonies. Mais, à ce point de vue particulier, l'avantage d'être le port de la province des cinq grosses fermes rendait un long transport par terre jusqu'à La Rochelle moins onéreux qu'un passage entre les lignes de douane successives, interposées entre l'intérieur et les autres ports atlantiques : Nantes et Bordeaux.

En second lieu, la Rochelle souffre de ne pas être situé à l'embouchure d'un fleuve, comme Nantes sur la Loire, Bordeaux sur la Gironde et même Rochefort sur la Charente. Le transport des marchandises lourdes par eau est facile et peu onéreux, alors que par voie de terre les communications sont plus malaisées et les péages locaux nombreux.

Mais à notre époque, le principal obstacle consiste dans l'insuffisance du port. La digue construite par Richelieu en 1628 avait amené un rapide envasement de la baie. Le port, mal entretenu, était en mauvais état et se comblait de plus en plus. Le chenal d'accès, sinueux, n'était pas assez large ni profond. Il n'avait que 15 à 24 pieds de large et une profondeur moyenne de 3 à 4 pieds : il était obstrué partiellement par les vases et les galets.

Or, avec le développement du commerce d'outremer et les progrès de l'architecture navale, le tonnage des navires va sans cesse en augmentant. En 1725 le plus grand bâtiment de la flotte rochelaise jauge 350 tonneaux, en 1734, 400 ; en 1746, 800 et 1.000 en 1772.

Pour pouvoir venir accoster les navires sont obligés de s'alléger en rade et leurs cargaisons sont amenées à terre par allèges. C'est une grande perte de temps et une dépense supplémentaire de fret qui peut se chiffrer en moyenne à un quart du prix total demandé.

Un mémoire de la Chambre de Commerce adressé au roi dès 1722 résume en ces termes les doléances des commerçants rochelais (7) : « C'est par le commerce de La Rochelle que les vins, eaux
« de vie et sels de la province de Saintonge, et des îles d'Oléron et
« de Ré se consomment. Les denrées du haut et bas Poitou, d'Anjou,
« du Maine, de Touraine, du Limousin, d'Angoumois et de Saintonge
« se consomment pour la plupart par le moyen du commerce de mer
« qui se fait à La Rochelle... Si depuis quelques années, ce commerce
« a diminué, c'est que les négociants ne peuvent plus le faire au
« même prix que celui des villes voisines à cause des gros frais qu'ils
« sont obligés de faire pour l'armement et le désarmement de leurs
« vaisseaux, depuis que par succession de temps, le port et les rades
« de La Rochelle sont comblés et se comblent tous les jours. Les vases
« et les sables qui sont depuis la digue jusqu'à l'entrée des tours de
« la Chaîne et de Saint-Nicolas, sont si fort haussés et le chenal qui
« décharge le havre si bouché, que la mer ne monte au-dessus qu'une
« moitié de ce qu'elle faisait il y a soixante ans, de sorte que tous
« les négociants sont obligés d'envoyer leurs vaisseaux à Rochefort,
« ou ailleurs, n'en pouvant plus entrer dans le havre que de très petits
« (et dans peu il n'en entrera plus du tout), ce qui cause de si grandes
« dépenses qu'ils perdent dans leur commerce, lorsqu'ils vendent
« dans l'Amérique ou ailleurs, des vivres et denrées de France, au
« même prix que font les négociants de Bordeaux et de Nantes,
« quoiqu'ils soient plus à portée de les tirer des provinces qui en
« fournissent... »

La Chambre de Commerce ne se contenta pas d'une simple

(7) Cité par DE VAUX DE FOLETIER : histoire d'Aunis et de Saintonge.

protestation. Prenant en mains les intérêts de ses mandants, elle adressa requêtes sur requêtes au roi et au régent, à l'amiral, au ministre de la Marine.

Ses demandes finirent par aboutir. Des travaux pour l'approfondissement et la rectification du chenal, la création d'une chasse d'eau pour déblayer le port des vases qui l'avaient envahi furent décidés. Les travaux adjugés en 1729 furent exécutés sous la direction du génie militaire et achevés en 1740. Bien qu'ayant coûté plus de 800.000 livres ils n'apportèrent que des améliorations de détail insuffisantes à l'état de chose existant.

CHAPITRE III

Le déclin après le traité de Paris : Révolution, Empire et première moitié du XIX^e Siècle

Le traité de Paris de 1763 consacra la perte de la plupart de nos colonies d'Amérique et amena la ruine du commerce rochelais avec nos anciennes possessions du Nouveau Monde. Les protestations de la Chambre de Commerce contre la cession à l'Angleterre des « quelques arpents de neige » que nous possédions au Canada étant restées vaines, les Rochelais tout en regrettant encore les abandons de notre politique coloniale recherchèrent de nouveaux débouchés pour le commerce, et pour redonner au port son ancienne prospérité, ils réclamèrent de nouveau l'amélioration de ses ouvrages. A cet égard, le mémoire remis en 1774 par la Chambre de Commerce à l'intendant de la généralité au sujet des intérêts de la Ville est symptomatique de cet état d'esprit (1).

« Son port fait dans le XII^e siècle pour contenir des vais-
« seaux de 150 à 200 tonneaux a été longtemps celui où la France
« a trouvé ses plus grandes ressources pour l'établissement et l'ac-
« croissement de ses colonies. C'est à La Rochelle qu'on a vu s'éle-
« ver les deux premières compagnies qui entreprirent le commerce
« des noirs en Guinée. C'est La Rochelle qui avait établi la Loui-
« siane et le Canada ; c'est à La Rochelle et par un vaisseau roche-
« lais qu'a été transporté la première barrique de sucre fabriquée
« dans les colonies ; c'est La Rochelle qui, après la perte du Canada

(1) Cité par GARNAUT : le commerce rochelais au XVIII^e siècle.

« avait déjà attiré à la Louisiane la traite de ses pelleteries, et l'eût
 « peut-être fait oublier lorsque la cession de cette colonie à l'Espagne
 « est venue traverser ses espérances; c'est La Rochelle, enfin, qui
 « seule, malgré ces obstacles, conserva des habitudes avec la Loui-
 « siane, y envoie ou en reçoit encore de temps à autre quelques
 « vaisseaux, tristes vestiges du commerce qu'elle eut pu pratiquer,
 « mais qui semblent ne se conserver que pour marquer le degré
 « d'utilité et de rapport où elle aurait pu porter cette colonie, si elle
 « eut été conservée à la France... Tout récemment encore, ces îles
 « Malouines (2) qui ont failli rallumer la guerre fixaient l'attention
 « des Rochelais et eux seuls ont pris la faible part du commerce
 « qu'elles pouvaient ouvrir. La liberté rendue à la navigation des
 « Indes Occidentales occupe actuellement sept de leurs vaisseaux,
 « mais cet avantage est altéré et leurs projets arrêtés par l'obligation
 « de désarmer et de verser les chargements dans le port de
 « Lorient... ».

Les efforts des Rochelais ne purent redonner au commerce sa prospérité d'antan. A la suite du traité de Paris en 1763, 31 maisons de commerce avaient fait faillite et la flotte rochelaise décimée par les croisières anglaises restait fort diminuée : en 1765, elle comptait 59 navires jaugeant ensemble 12.740 tonneaux.

En cette même année le commerce se chiffrait :

Avec les pays d'Europe :

<i>Importations</i>	999.446 livres
<i>Exportations</i>	5.569.686 livres

Avec les îles et les pays d'outre-mer :

<i>Importations</i>	3.228.529 livres
<i>Exportations</i>	1.830.774 livres

Une nouvelle denrée coloniale fort prisée en France apparaît à partir de 1770 : le café, récemment implanté aux Antilles. Les navires rochelais en rapportent des cargaisons valant de 30.000 à 100.000

(2) Aujourd'hui îles Falkland.

livres. En 1770, la traite des noirs occupe dix navires et le ravitaillement des îles dix autres.

Le commerce, grâce à la paix reprend, en 1775 il monte à :

Avec les pays d'Europe :

Importations 7.229.731 livres

Exportations 2.571.570 livres

Avec les îles et les pays d'outremer :

Importations 4.697.423 livres

Exportations 7.972.061 livres

pour 52 navires jaugeant 12.890 tonneaux.

La guerre pour l'indépendance des Etats-Unis fait naître de nouveaux éléments de trafic, mais les Américains supplantent rapidement les Français dans le ravitaillement des îles. En 1786, il n'y a plus que 6 navires rochelais qui s'en occupent contre 24 employés à la traite des noirs.

Pour faciliter l'établissement de relations commerciales suivies avec les Etats-Unis, La Rochelle sollicita, mais en vain, de devenir port franc.

En 1788, une crise économique violente éclate. Les quatre dernières raffineries rochelaises qui avaient subsisté font faillite. Les ports francs du royaume se livrent, sur une grande échelle, à une contrebande du sucre ruineuse pour le port de La Rochelle.

Un nouveau programme de travaux pour l'amélioration du port avait été dressé dès 1769 sur l'initiative de la Chambre de Commerce; il prévoyait : le curage du chenal et son approfondissement; la création d'un chantier de construction au nord du port, d'une jetée au sud le long du chenal; le creusement d'un bassin à flot; l'établissement d'une écluse de chasse et l'agrandissement du havre d'échouage. L'exécution en fut immédiatement entreprise, mais elle devait durer près d'un siècle.

La Révolution porta un nouveau coup au commerce rochelais.

Dans leurs cahiers de doléance aux Etats généraux, les Roche-

lais avaient demandé la liberté du commerce d'outremer par la suppression des compagnies commerciales privilégiées et en particulier de la Compagnie des Indes Orientales; la réglementation et la diminution des droits sur les principaux produits importés par le port, savoir le sucre, le café, les charbons anglais et la morue. Cette dernière mesure devait diminuer indirectement les avantages des ports francs concurrents et permettre d'obtenir un prix de revient plus bas de ces marchandises pour en accroître la diffusion.

Un des premiers actes de la Révolution fut de supprimer les Chambres de Commerce comprises dans la vague d'hostilité qui se manifesta contre tous les corps ou compagnies privilégiées. Cette suppression fut réalisée par un décret royal du 27 septembre 1791 promulgué le 16 octobre 1791.

La guerre qui reprit dès 1792 anéantit définitivement les derniers vestiges du commerce avec les îles. La révolte des noirs de Saint-Domingue ruine les établissements que les Rochelais y avaient installés. L'insurrection de Vendée interrompt, en grande partie, les communications avec l'intérieur du pays.

Le Consulat rétablit les Chambres de Commerce par une loi du 28 ventôse de l'an II (19 mars 1801) et le Conseil de Commerce de La Rochelle est installé solennellement le 2 janvier 1803.

L'Empire ne peut ramener la prospérité passée : les colonies sont perdues ou inaccessibles. L'expédition de Saint-Domingue du général Leclerc échoue complètement et l'île reste définitivement perdue. Le commerce marchand est sur mer anéanti par les croisières anglaises. Quelques tentatives pour renouer des relations commerciales avec les Etats-Unis ont bien lieu de 1809 à 1811, mais le blocus continental vint bientôt les réduire à néant.

Mais si le trafic commercial fut insignifiant pendant un quart de siècle, le programme de travaux de 1769 fut néanmoins continué pour permettre au port de soutenir plus avantageusement la concurrence et de conquérir de nouveaux débouchés au retour de la paix. Le

bassin à flot intérieur prévu par un arrêt du Conseil d'Etat du 31 Mai 1777 et dont les travaux étaient adjugés depuis le 1^{er} Octobre 1779 est achevé et inauguré le 24 Décembre 1808, offrant au commerce des quais d'un développement total de 338 mètres. Dès 1793, la largeur du chenal d'entrée avait été portée à 60 mètres. Sous l'Empire, on construit les quais verticaux actuels du havre d'échouage.

Sous la Restauration la paix établie amène une recrudescence de l'activité commerciale. Les échanges avec les Etats-Unis reprennent. L'industrie de la pêche se développe. De nouvelles raffineries de sucre s'installent. Les importations consistent alors principalement en bois scandinaves et en charbons anglais. Les exportations d'eaux-de-vie sont importantes.

Mais le trafic de La Rochelle est à nouveau handicapé par l'insuffisance de son port. Les travaux exécutés entrepris depuis fort longtemps ne correspondent plus lors de leur achèvement, aux nécessités du commerce maritime et aux progrès de l'architecture navale. Le bassin à flot vient déboucher dans le havre d'échouage et n'est accessible pour les navires que pendant une trop courte période de la marée. L'absence de voie fluviale vers l'intérieur du pays se fait aussi cruellement sentir. Le canal de La Rochelle à Marans entrepris sous l'Empire reste inachevé et son gabarit est insuffisant. C'est à cette époque que les grands ports fluviaux de la côte atlantique : Nantes et Bordeaux desservant un vaste arrière-pays prennent sur La Rochelle une avance qu'il sera difficile à cette dernière de rattraper.

Le mouvement du port augmente d'une manière continuelle, mais trop lentement. C'est une période de demi-sommeil pour le port qui semble se résigner à n'être qu'un port secondaire utilisé pour les seuls besoins d'un arrière pays très restreint.

CHAPITRE IV

La création du bassin de la Pallice Activité du port jusqu'à la guerre de 1914-1918

L'extension du machinisme et de la navigation à vapeur, le développement des chemins de fer amenèrent une véritable renaissance des établissements maritimes rochelais. La Compagnie d'Orléans crée une ligne Poitiers-La Rochelle qui raccorde le port au réseau général des voies ferrées. L'isolement économique de La Rochelle est terminé, le chemin de fer remplaçant avantageusement pour les marchandises non pondéreuses le transport par batellerie.

Du reste à la même époque, Nantes et Bordeaux commencent à rencontrer certaines difficultés tenant à l'ensablement de la Loire et de la Gironde. Les navires d'un tonnage de plus en plus élevé éprouvent de grosses difficultés à remonter les estuaires des fleuves et pour maintenir leur trafic commercial, ces deux ports sont obligés d'engager de gros travaux qui entraînent pour eux des dépenses considérables. Les vapeurs n'ont plus autant besoin que les voiliers d'un abri au fond de profonds estuaires : la paix et la sûreté des relations commerciales favorisent au contraire les ports les plus facilement accessibles sans perte de temps inutile.

A cette époque, les principales importations pour le port de La Rochelle consistent en minerais de fer espagnol, en houille anglaise, en bois norvégiens, en vins espagnols et algériens. La Chambre de Commerce, pour satisfaire aux besoins croissants du trafic, réclame et obtient des pouvoirs publics la création d'un nouveau bassin à flot

dit : bassin extérieur. Commencé en 1855, il est terminé en 1862. Le mouvement du port accuse un accroissement rapide.

Mouvement du port :

1872 :	tonnage des navires	333.285 tonneaux
»	tonnage des marchandises	211.532 tonnes
1880 :	tonnage des navires	500.724 tonneaux
»	tonnage des marchandises	415.508 tonnes

ce qui représente en huit ans pour le tonnage marchandise un accroissement du simple au double.

Le port de La Rochelle et ses deux bassins à flot deviennent insuffisants. Dès 1870, une campagne pour la création d'un troisième bassin est amorcée, campagne qui aboutira en 1890 à la création du port annexe de la Pallice.

Dans ce chapitre consacré à la création et au développement du bassin de La Pallice jusqu'à la guerre de 1914-1918 nous envisagerons successivement en deux sections :

Section I. — La campagne menée en faveur de la création de La Pallice. Sa construction et les aménagements qui y sont apportés. jusqu'à la guerre. La création et le perfectionnement de l'outillage.

Section II. — Le mécanisme de la combinaison financière qui a rendu possible sa construction.

SECTION I. — CRÉATION DU BASSIN DE LA PALLICE

Deux raisons principales militaient à la fin du XIX siècle en faveur d'un agrandissement du port de La Rochelle. D'une part, l'accroissement du trafic rendait très insuffisant les bassins existants ; et d'autre part l'ensablement progressif de la rade coïncidant avec l'augmentation du tonnage des navires rendait fort délicates les manœuvres nécessitées pour l'entrée et la sortie des navires et risquait d'entraîner une désaffection de la navigation pour le port, malgré les autres avantages dus à la situation naturelle de la ville qu'elle

pouvait y trouver. C'est ce que constatait en 1876 l'ingénieur hydrographe Bouquet de la Grye, créateur du bassin de La Pallice (1).
« La situation générale de La Rochelle est presque unique
« sur la côte ouest de la France. La ville se trouve placée sur une
« espèce de presqu'île, à moitié abritée du côté du large par les
« terres de Ré et d'Oléron. Cette situation de ville à la mer a fait la
« fortune de La Rochelle lorsque la navigation à voile existait seule.
« Mais le port, si bien placé d'une manière générale, avait un mouillage intérieur nul. La nature depuis des siècles y ayant apporté
« assez de vases pour n'y laisser entrer les navires qu'au moment
« de la haute mer. L'affaiblissement de La Rochelle était donc
« matériellement indiquée ».

Désireuse de porter remède à l'état de chose existant, la Chambre de Commerce de La Rochelle, par une délibération du 29 janvier 1873 envoyée au Ministre des Travaux Publics, sollicita des pouvoirs publics la création d'un troisième bassin de grandes dimensions accessible aux navires d'un fort tirant d'eau. Elle faisait remarquer que le mouvement commercial du port après avoir marqué un temps d'arrêt dû à la guerre de 1870, tendait à reprendre sa marche ascendante puisqu'en 1872, il s'était élevé à 317.687 tonnes, soit 72.741 tonnes de plus qu'en 1869. Le 9 juin 1875, le Conseil général de la Charente-Inférieure émit un vœu dans le même sens.

Le Conseil général des Ponts et Chaussées saisi de l'affaire présenta le 11 janvier 1876 certaines observations sur la création au port de La Rochelle d'un troisième bassin à côté des deux premiers. Il formulait ses craintes en ces termes : « Le port de La Rochelle
« est précédé par une baie peu profonde. Les attéragés s'étendent
« jusqu'à dix ou douze kilomètres au large. Cette situation inspire
« des doutes sérieux sur la possibilité qu'il peut y avoir de créer
« et de maintenir à travers ces bas fonds un chenal présentant les

(1) Cité par J. JOUBERT : Bouquet de la Grye, ingénieur hydrographe et astronome (1827-1909).

« dix mètres de creux qu'exigerait la fréquentation du port par les « grands navires... ». Le Ministre des Travaux Publics, saisi de ce rapport, decida qu'avant de s'occuper d'aucune question relative au bassin à flot, il y avait lieu de faire étudier par des ingénieurs le régime de la côte afin de savoir si le chenal du port de La Rochelle pouvait être approprié d'une manière sûre et permanente, aux profondeurs qu'exigerait sa fréquentation par des navires comportant un tirant d'eau supérieur à 6 m. 50. L'ingénieur hydrographe Bouquet de la Grye fut envoyé par le Ministre de la Marine, et, après une étude approfondie de tout le littoral, il signala les grosses difficultés et les grandes dépenses d'entretien des chenaux qu'allait entraîner la création d'un troisième bassin au voisinage des deux précédents. Mais il indiquait qu'à quatre kilomètres au nord de La Rochelle, au lieu dit la Mare à la Besse, il existait le long du littoral une vaste dépression de terrain très favorable à la création d'un bassin à flot, précédée de fonds suffisants pour permettre en tout temps le passage aux navires de fort tonnage et que cette rade, bien protégée, se trouvait être la plus sûre de l'Océan.

La Chambre de Commerce entrevoyant la profonde transformation commerciale qu'entraînerait pour la ville l'exécution de ce projet, s'y rallia sans réserves. Le Conseil Municipal donna aussi son acceptation. Le 24 septembre 1878, la Chambre de Commerce et le Conseil Municipal de La Rochelle présentèrent un mémoire au Ministre des Travaux Publics pour lui faire ressortir les avantages du projet envisagé par Bouquet de la Grye. Le 19 février 1879, le Conseil général des Ponts et Chaussées adopta à l'unanimité les conclusions du rapport de Bouquet de la Grye tendant à l'établissement du port annexe de La Pallice au lieu dit la Mare à la Besse. M. de Freycinet, ministre des Travaux Publics vint sur place se rendre compte des travaux projetés, dont une loi du 2 avril 1880 déclara l'utilité publique.

Les travaux adjugés en 1881 ne furent terminés qu'en 1890, ayant été à plusieurs reprises retardés par des questions de crédit.

Le bassin de La Pallice inauguré le 19 août 1890 par le président Carnot et M. Wladimir Mörch, président de la Chambre de Commerce de La Rochelle, fut ouvert à la navigation par un arrêté préfectoral du 5 juin 1891. Mais dès octobre 1890 les paquebots de la Compagnie anglaise « Pacific Steam Navigation Company » avaient commencé à faire escale directement à La Rochelle-Pallice.

Pour l'outillage nécessaire à l'exploitation normale du nouveau bassin, l'Etat prenait à sa charge l'entretien des chenaux, feux, phares balises. L'outillage commercial proprement dit devant appartenir soit à la Chambre de Commerce, soit à des particuliers avec obligation de service public. Nous examinerons ultérieurement le détail de l'outillage existant en étudiant l'état actuel du port.

Dès 1879, la Chambre de Commerce mit à l'étude la question de la création à La Pallice d'un outillage moderne. Se trouvant plus particulièrement qualifiée pour le gérer, puisque d'après ses statuts, elle ne peut poursuivre aucun but lucratif et n'a le droit de percevoir des taxes d'usage que dans la mesure nécessaire pour rémunérer et amortir les capitaux investis, elle en demande la concession en 1886. A la même date, elle mit à l'étude le projet de cahier des charges pour l'exploitation de cet outillage. La procédure préliminaire au décret de concession est fort longue. Il faut un rapport des ingénieurs du port sur les plans, dessins et mémoires explicatifs, une enquête, l'avis du Conseil Général des Ponts et Chaussées, des Ministres du Commerce et des Finances, du Conseil d'Etat, l'autorisation de conclure un emprunt puisque la Chambre de Commerce n'a pas de ressources propres, avant de pouvoir faire édifier les bâtiments et construire les engins.

Le 3 décembre 1888, le projet préparé était approuvé par la Chambre de Commerce : l'Etat devait lui céder 200 mètres de terrains expropriés tout autour du bassin sur lesquels la Chambre de Commerce devrait faire construire des voies ferrées dont elle établirait les raccordements nécessaires aux besoins particuliers; faire édifier des hangars pour le dépôt des cargaisons; faire placer des grues à

vapeur pour le chargement et le déchargement des marchandises, une bigue d'une force de 100 tonnes environ pour permettre l'embarquement des pièces d'un poids élevé et servir, le cas échéant, de machine à mâter, des machines d'épuisement pour les formes sèches.

La Ville, de son côté, devait s'occuper de la création de l'entrepôt réel des douanes.

Le 7 septembre 1889, la Chambre de Commerce présentait officiellement à l'Etat sa demande de concession d'outillage public qui lui fut accordée par un décret du 9 janvier 1891.

La création du bassin de La Pallice amena un grand développement du trafic et au début du XX^e siècle les aménagements du port qui avaient été calculés d'après la taille du canal de Suez considéré alors comme assez grand pour satisfaire aux besoins des navires du plus fort tonnage, se révélèrent insuffisants. « Le tonnage de jauge
« qui n'avait augmenté que de 80.000 tonnes de 1880 à 1890, s'accrut de 1.000.000 tonneaux, de 1890 à 1900, et atteignit cette année là 1.500.000 tonneaux pour s'élever à plus de 2.500.000 tonneaux en 1913; le tonnage des marchandises passa de 340.000 tonnes en 1890 à 710.000 tonnes en 1900 et à plus de 1.000.000 de tonnes en 1913 » (2).

Dès 1907, la Chambre de Commerce, par une délibération du 9 octobre, inquiète de voir que le port deviendrait rapidement insuffisant pour recevoir les cargos modernes de plus en plus importants, sollicita la mise à l'étude de nouveaux aménagements en rapport avec les progrès réalisés dans l'art de la construction navale. Le rapport présenté à cette séance par M. Christian Mörch, l'actuel président de la Chambre de Commerce remarquait « que le port de La Pallice
« qui, à sa création, était tout à fait moderne était devenu trop petit
« pour les nouveaux navires qu'on construit, ne pouvant servir
« qu'aux évolutions de navires de 160 mètres alors qu'on construit

(2) *Journal de la Marine Marchande*, n° du 3 janvier 1924.

« maintenant des paquebots de 200 à 250 mètres et qu'ils en auront
« bientôt 300 avec 25 mètres de large et dix mètres de tirant d'eau...

« La Chambre de Commerce demande la mise à l'étude
« immédiate d'un nouveau bassin par une emprise sur la mer du
« côté de la Repentie. L'avant port actuel serait agrandi et sa sur-
« face portée de 12 à 22 hectares, la jetée nord reportée en avant
« du fort Saint-Marc et jusqu'à de plus grandes profondeurs, com-
« plétée par la construction d'un quai de marée permettant l'accos-
« tage à toute heure des navires qui n'auraient pas à entrer dans les
« bassins... Le nouvel avant port serait creusé à la côte — 7 ou
« même à la côte — 9... »

Après plusieurs années d'études et d'enquêtes, une loi du 21 avril 1914 déclara d'utilité publique les travaux d'amélioration et d'extension du port de La Rochelle-Pallice. Un programme de travaux s'élevant à 22.800.000 francs était décidé :

1° Construction de jetées extérieures et de passerelles les reliant à la terre, donnant un développement total des ouvrages d'environ 1.150 mètres au Nord et 1.000 mètres au sud ;

2° Creusement à la côte — 8 du chenal donnant accès à l'avant port actuel transformé en bassin de marée ;

3° Organisation sur la face intérieure de la jetée sud actuelle de 500 mètres de quai accostables ayant à leur pied une souille creusée à la côte — 12 ;

4° Abaissement à la côte — 8 du secteur séparant cette souille des musoirs de l'avant port ;

5° Creusement à la côte — 8 en avant de la passerelle du brise lame, d'une souille de 200 mètres de long.

La procédure préparatoire à l'exécution était en cours lorsque la guerre éclata et vint arrêter la réalisation du plan primitif ; nous examinerons au chapitre suivant les répercussions qu'elle eût sur le port et le trafic rochelais. Auparavant, il nous faut étudier le mécanisme des combinaisons financières qui permirent à l'Etat associé à

la Ville et à la Chambre de Commerce de mener à bien la construction du bassin de La Pallice.

SECTION II. — COMBINAISON FINANCIÈRE

La politique de l'Etat dans la seconde moitié du XIX^e siècle fut de répartir et même d'éparpiller les subventions accordées pour l'exécution des grands travaux publics compris dans les différents programmes de travaux et en particulier les programmes Freycinet et Baudin, entre un très grand nombre d'intéressés. De 1879 à 1900, des travaux furent entrepris dans soixante-dix ports. Si bien que l'Etat ne put accorder à chaque intéressé qu'une « poussière de subventions » et les collectivités locales durent faire de gros efforts financiers pour mener à bien l'achèvement des travaux projetés.

C'est ce qui eut lieu pour la création du bassin de La Pallice.

La loi du 2 avril 1880 déclarant d'utilité publique les travaux prévoyait (article 1 in fine) que la dépense évaluée à 14.500.000 francs serait imputée sur les ressources extraordinaires inscrites au budget de chaque exercice, mais que (article 2) « viendrait en déduction de la dite dépense la contribution de 1.800.000 francs à fournir « solidairement par la Ville et la Chambre de Commerce de La Rochelle ; ainsi qu'il résulte des délibérations de la Chambre de Commerce des 13 mars et 7 mai 1879 et de celles du Conseil Municipal « en date des 31 mars et 12 mai 1879 ».

La Chambre de Commerce n'ayant pas de ressources propres sollicita des Pouvoirs Publics, pour se procurer les sommes promises par elle, l'autorisation de percevoir une taxe de péage de 0 fr. 25 par tonneau de jauge sur le tonnage légal des navires à leur entrée dans les établissements maritimes de La Rochelle et de La Pallice, sauf pour les navires pratiquant la navigation au bornage. La durée prévue de la perception de la taxe était de trente ans et son produit intégral devait aller à l'amortissement de l'emprunt que la Chambre de Commerce et la Ville contracteraient conjointement pour tenir

les engagements pris vis-à-vis de l'Etat. Cette autorisation leur fut accordée par le décret du 19 octobre 1880.

Mais entre 1880 et 1890 la continuation des travaux du bassin de La Pallice fut retardée par les difficultés financières de l'Etat qui, pour des raisons d'économie, réduisit à plusieurs reprises les crédits annuels affectés à la construction, à tel point que ces retards budgétaires répétés menaçaient de reculer l'ouverture du port à 1894 ou 1895.

La ville de La Rochelle, devant la carence de l'Etat, décida en 1887 de verser une nouvelle somme de 3.950.000 francs non prévue par la loi de 1880 pour hâter l'achèvement du bassin de La Pallice, à condition que l'Etat lui permette de se rembourser de ses avances en capital et intérêts au moyen de la taxe de tonnage perçue au port de La Rochelle (Ville et Pallice). Une loi du 14 août approuva cette combinaison et la Ville fut substituée à la Chambre de Commerce de La Rochelle pour la perception de la taxe de 0 fr. 25 par tonneau de jauge qui avait été concédée à cette dernière par le décret du 19 octobre 1880.

La Chambre de Commerce et la Ville supportèrent donc en définitive 1/9^e de la dépense totale nécessitée pour la construction du bassin de La Pallice.

En ce qui concerne l'outillage du port dont la Chambre de Commerce avait obtenu la concession, elle fut autorisée à contracter un emprunt amortissable en quatre vingt-dix neuf ans et à en assurer le service au moyen de taxes perçues sur les usagers. Ces taxes ne devaient pas avoir un but lucratif mais simplement servir à l'entretien, à l'aménagement et au remplacement de l'outillage usagé ainsi qu'au service et à l'amortissement de l'emprunt contracté.

Pour les nouveaux travaux envisagés par la loi du 21 avril 1914 et pour lesquels une dépense de 22.800.000 francs était prévue, la Chambre de Commerce et la ville de La Rochelle décidèrent d'en prendre une partie à leur charge.

Le Conseil général de la Charente-Inférieure offrit une subven-

tion de un million. La Chambre de Commerce et la Ville signèrent entre elles le 20 avril 1912 une convention pour fournir à l'Etat une moitié de la dépense projetée, soit 11.400.000 francs, la subvention du Conseil général leur étant directement versée pour venir en déduction de leur part. L'autorisation de percevoir de nouvelles taxes de péage était demandé à l'Etat par la Chambre de Commerce, taxes dont le produit serait versé dans les caisses municipales pour permettre à la Ville d'amortir les emprunts nécessaires qu'elle contracterait en son propre nom, pour fournir à l'Etat la subvention promise. Ces nouvelles taxes seraient applicables sur les navires, les marchandises et les voyageurs. Des tableaux énumérant les différentes perceptions étaient annexés à la convention.

Ces nouvelles taxes furent homologuées par un décret du Président de la République en date du 28 décembre 1912 et leur perception commença immédiatement. Elles rapportèrent dès le début des sommes assez considérables.

En 1913, elles donnèrent :

La taxe sur les navires	238.825 fr. 08
La taxe sur les marchandises	45.186 fr. 25
La taxe sur les passagers	5.944 fr. 25

Soit au total 289.955 fr. 58

Ces taxes continuèrent à être perçues pendant toute la durée de la guerre quoique l'exécution des nouveaux travaux eût été en partie suspendue. Leur produit servit à la constitution d'un fond de réserve en prévision de la reprise des aménagements du port après la guerre.

CHAPITRE V

Le port de La Rochelle pendant la guerre de 1914-1918

La guerre arrêta l'exécution du programme de travaux prévu par la loi du 21 avril 1914. Malgré tout, le port fut, durant la guerre, d'une grande utilité grâce à sa situation naturelle qui rendait son accès facile et sûr.

Au début de la guerre, La Pallice fut un des points désignés pour le débarquement des réfugiés évacués par mer de la Belgique et du Nord de la France. Le trafic commerçant se maintint, d'autre part, fort actif pour satisfaire aux besoins sans cesse accrus de la Défense Nationale. Le port de La Rochelle-Pallice a reçu pendant la guerre (1) :

	<i>Navires</i>	<i>Tonnage de jauge</i>	<i>Tonnage Marchandise</i>
En 1914 :	8.218	2.295.941	955.961
En 1915 :	6.411	2.750.911	1.463.233
En 1916 :	6.572	2.684.918	1.611.324
En 1917 :	5.309	1.916.597	1.615.747
En 1918 :	6.369	2.068.092	1.688.645

L'augmentation du trafic en 1918 sur le chiffre de 1913 est de l'ordre de 70 %, le trafic marchandises ayant passé de 1.026.584 tonnes en 1913 à 1.688.645 tonnes en 1918.

Les marchandises importées consistaient principalement en ma-

(1) Cité par **POUSSON** et **VERT** : La Rochelle, ses industries, ses ports.

tériel de guerre, céréales, matières premières de toutes sortes et plus particulièrement essences et pétroles.

En 1917, l'Etat-major américain choisit La Pallice comme emplacement d'une de ses bases de débarquement en France. On évalue à 800.000 tonnes environ le matériel de toute nature et les denrées destinés à l'armée américaine qui y furent reçus de novembre 1917 à juin 1919 : fers et aciers pour la fabrication d'obus et de canons, tôles ondulées, fils de fer barbelés, matériel de transport de toute espèce, matériel de chemin de fer ; céréales (blé, orge, maïs, riz, manioc) ; 175.000 chevaux et mulets en provenance de l'Australie et de l'Amérique du Sud.

La Marine Nationale y créa une base maritime, car Rochefort, au milieu des terres (2) ne pouvait pas être utilisé efficacement. Il y fut installé un centre chargé de surveiller les côtes de la Gironde à la Loire ; des mouilleurs de mine, des sous-marins, des torpilleurs, des contre-torpilleurs et des chasseurs de sous-marins y furent basés. Sur les terres pleines de l'écluse avaient été construits des hangars pouvant abriter une trentaine d'hydravions.

La Pallice redevint un des points où, comme autrefois, se formèrent les convois de navires marchands lorsque la circulation isolée fut interdite sur les mers ; près de 80 cargos s'y trouvèrent parfois réunis ensemble.

La guerre n'avait pas fait oublier complètement les améliorations prévues. Un décret du 27 décembre 1916 prononça la déclaration d'utilité publique des travaux d'allongement du bassin à flot de La Pallice, de 150 mètres vers l'Est. La dépense, évaluée à 2.500.000 francs devait être supportée pour les deux tiers, c'est-à-dire pour 1.650.000 francs, par la Chambre de Commerce.

En mai 1918, à la demande de la Commission des Pétroles, fut

(2) Rochefort, sur la Charente, est à 12 kilomètres de la mer,

aussi commencé par l'entreprise Hersent, le creusement de la souille pour pétroliers le long de la jetée Nord prévue dans le plan de travaux de la loi du 21 Avril 1914.

Une fois les hostilités terminées, les projets d'aménagement du port furent repris, mais durent être profondément modifiés pour tenir compte de nécessités nouvelles.

C'est ce que nous allons étudier dans une deuxième partie.

DEUXIÈME PARTIE

Situation actuelle du port. —

Description des ouvrages

Chapitre Premier. — Etude des différents bassins du port de La Rochelle (Ville et Pallice). Travaux en cours et en projet.

Chapitre II. — Description de l'outillage. Facilités données au commerce.

CHAPITRE PREMIER

Etude des différents bassins du port de La Rochelle (Ville et Pallice)

La Rochelle, chef-lieu du département de la Charente-Inférieure, est une ville dont la croissance a été rapide. Elle comprenait 20.142 habitants au recensement de 1861, 41.526 à celui de 1926 et 45.003 à celui de 1931. C'est actuellement la 62^e ville de France pour le chiffre de la population. Sa prospérité vient à peu près uniquement de la mer. Plus de 40 % de ses habitants vivent aujourd'hui de l'activité maritime de son port. C'est le port de la 7^e région économique (1) dont elle est le débouché naturel vers la mer.

Par 46° 9' 24" de latitude Nord et 3° 29' 40" de longitude Ouest, La Rochelle est située au fond d'une baie assez profonde, à peu près au centre de la côte Ouest de la France sur l'Océan Atlantique, à 20 kilomètres au Nord de l'embouchure de la Charente. La sûreté de sa rade est assurée par les deux îles de Ré et d'Oléron qui constituent au large un brise lame naturel contre les fureurs de l'Océan. Elle communique avec la haute mer par deux pertuis : le pertuis d'Antioche et le pertuis breton.

Le port de La Rochelle-Ville comprend actuellement un havre d'échouage et deux bassins à flot : le bassin intérieur et le bassin

(1) Un arrêté du Ministre du Commerce, en date du 5 Avril 1919 (J. O., 7 Avril 1919) a autorisé les Chambres de Commerce à se réunir en groupements économiques régionaux. La Rochelle fait partie du 7^e groupe qui a son centre à Limoges et qui comprend les dix Chambres de Commerce de Limoges, Niort, Poitiers, Rochefort, Angoulême, Cognac, Guéret, Tulle et Périgueux.

extérieur plus particulièrement réservé aux chalutiers à vapeur.

A quatre kilomètres au Nord de La Rochelle se trouve le bassin de La Rochelle-Pallice, creusé derrière la pointe de Chef de Baie au lieu appelé autrefois la Mare à la Besse sur le territoire de la commune de La Rochelle. Ce lieu naguère désert est maintenant relié à La Rochelle par deux routes; des constructions se sont élevées, fort nombreuses, si bien qu'il n'existe plus guère de solution de continuité entre l'agglomération de La Pallice et les faubourgs de La Rochelle. Un service municipal d'autobus relie les bassins de La Pallice et la place de Verdun, en plein centre de La Rochelle.

Nous étudierons en deux sections distinctes :

Section I. — La Rochelle-Ville.

Paragraphe I. — Améliorations depuis la guerre, spécialisation des bassins.

Paragraphe II. — Description des ouvrages existants.

Section II. — La Rochelle-Pallice.

Paragraphe I. — Améliorations depuis la guerre.

Paragraphe II. — Description des ouvrages existants.

Paragraphe III. — Le môle d'escale :

1° Description ;

2° Combinaison financière envisagée pour sa construction.

SECTION I. — LA ROCHELLE-VILLE

§ I. — AMÉLIORATIONS DEPUIS LA GUERRE ; SPÉCIALISATION DES BASSINS

Les bassins de La Rochelle-Ville, depuis l'ouverture de La Pallice à la navigation sont peu utilisés par les cargos marchands; ils ont été de plus en plus réservés aux navires se livrant à la pêche et au petit cabotage.

L'industrie de la pêche au moyen de chalutiers à vapeur s'est développée à La Rochelle rapidement au point de classer ce port au

deuxième rang, immédiatement après Boulogne pour les quantités de poisson pêchées. Les premiers chalutiers à vapeur sont apparus en 1898, après quelques tentatives antérieures isolées; leur nombre ne cesse de croître depuis lors. On en compte aujourd'hui 81 qui font des croisières de pêche qui ne sont pas inférieures à trois semaines pour les grands chalutiers de plus de 225 tonneaux de jauge brute. Ils ne rentrent au port que pour décharger le produit de leur pêche et charbonner. Pour leur permettre d'effectuer leurs opérations avec toutes les facilités désirables, le bassin extérieur leur a été plus particulièrement affecté, ainsi qu'aux cargos charbonniers qui leur apportent le charbon de soute nécessaire.

Ce bassin, après la guerre, était devenu trop exigü et en attendant la création projetée d'un port national de pêche dans les marais de Vaugoin entre La Pallice et La Rochelle, il a fallu songer à agrandir le bassin extérieur.

Une décision ministérielle du 20 juin 1921 approuva le projet d'extension et autorisa la Chambre de Commerce à émettre dans ce but un emprunt de 2.500.000 francs gagé par une taxe supplémentaire de péage de 1 fr. 20 par tonneau de jauge et par marée sur les chalutiers, bénéficiaires des améliorations. Les travaux adjugés le 6 janvier 1922 à l'entreprise Truchetet et Tansini furent terminés en 1924. Ils donnèrent un allongement du bassin extérieur de 200 mètres environ et offrirent aux chalutiers de nouveaux emplacements à quai d'une longueur de 412 mètres. Les aménagements actuels peuvent suffire pour les opérations d'une centaine de chalutiers. En même temps sur le quai Est du bassin extérieur étaient construits des magasins et des bureaux pour les armateurs et les mareyeurs et l'ancienne gare du réseau de l'Etat était transformée en gare de marée.

Le bassin intérieur est utilisé surtout pour les navires désarmés ou ayant besoin de réparations ne nécessitant pas le passage en cale sèche.

Le havre d'échouage est fréquenté par les bâtiments se livrant

à la petite pêche côtière et les courriers faisant le service entre La Rochelle et les îles de Ré et d'Oléron.

§ II. — DESCRIPTION DES OUVRAGES DU PORT DE LA ROCHELLE-VILLE.

Le havre d'échouage a une superficie de 32.900 mètres carrés et offre à la navigation 752 mètres de quai. Le bassin intérieur a une superficie de 13.500 mètres carrés et offre 307 mètres de quai utilisables. Il ouvre directement sur le havre d'échouage. Le bassin extérieur, ouvert aux navires de commerce de moyen tonnage et aux chalutiers a une superficie de 50.000 mètres carrés. Ses quais ont un développement de 1.250 mètres. Il peut recevoir des navires d'un tirant d'eau de 4 mètres 80 en mortes eaux et de 6 mètres 40 en vives eaux. Les ouvrages qu'il possède lui permettent d'accueillir des navires de 110 mètres de long et de 16 mètres de large. Le bassin extérieur ouvre directement sur un avant-port remarquablement abrité et qui est lui-même en communication avec la baie de La Rochelle, baie traversée par un chenal de 120 mètres de large creusé à travers les restes de l'ancienne digue de Richelieu.

Tous ces ouvrages sont munis d'un outillage moderne que nous étudierons dans le chapitre réservé à cet effet.

SECTION II. — LA ROCHELLE-PALLICE

A la veille de la guerre, la loi du 21 avril 1914, dont nous avons examiné précédemment les modalités (2), avait prévu tout un programme d'amélioration et d'extension destiné à faire du bassin de La Pallice, le grand port français de la côte Ouest. Sa situation naturelle privilégiée fut encore renforcée par l'ouverture en juillet 1914 du canal de Panama au trafic mondial. La Rochelle se trouve

(2) Cf. Première Partie, Chapitre IV.

être la ville d'Europe la plus proche de Colon, qui, en Amérique Centrale, est situé au débouché atlantique du canal. Elle en est distante de 4.534 milles marins (3), tandis que Pauillac, à l'embouchure de l'estuaire de la Gironde en est à 4.566 milles marins (4).

La guerre survenant, la mise en application de la loi du 21 avril 1914 se trouva nécessairement retardée. Durant toutes les hostilités, le trafic intense qui transita par La Rochelle-Pallice, montra les possibilités de développement du port et la nécessité de nouveaux aménagements. Nous avons du reste vu que quelques améliorations urgentes avaient été entreprises dès avant 1918. Mais l'ancien programme de 1914 ne s'adaptait plus aux exigences nouvelles et l'importance relative des travaux à effectuer avait varié.

Une décision du Ministre des Travaux Publics, en date du 22 Mars 1919 nomma une commission chargée de fixer les bases du nouveau programme de travaux à effectuer pendant une période de vingt ans au port de La Rochelle-Pallice dans l'avant-port et le bassin, ainsi que « la création au large d'un nouvel ouvrage d'escale accessible aux plus grands navires en mettant à profit les grandes profondeurs et les conditions nautiques exceptionnellement favorables que présente la rade de La Pallice ».

La Commission classa les travaux à exécuter en huit groupes suivant trois degrés d'urgence.

Opérations de première urgence

Groupe I. — Allongement du bassin à flot.

Groupe II. — Transformation de la jetée Nord en quai de marée;

Amélioration du bassin dit « des pétroliers »;

Creusement d'une souille le long de la jetée Nord et

agrandissement de la souille de l'appartement;

(3) 8.396 kilomètres.

(4) 8.456 kilomètres.

Construction d'un pont mobile sur l'écluse;
Construction d'un brise lame.

Groupe III. — Construction au large du port actuel d'un quai d'escale de 600 mètres de longueur pour navires de dix mètres de tirant d'eau et viaduc d'accès.

Opérations de deuxième urgence

Groupe IV. — Construction de 300 mètres supplémentaires du quai d'escale.

Groupe V. — Rescindement des musoirs des deux jetées de l'avant-port;

Transformation de la jetée Sud en quai de marée;
Construction à la côte — 10 d'une souille au pied de cette jetée;

Creusement de l'ensemble de l'avant-port à la côte
— 7.

Groupe VI. — Approfondissement à la côte — 12 au droit des 500 derniers mètres Sud du quai d'escale et dans le chenal de raccordement avec les grands fonds de la rade.

Groupe VII. — Construction d'un engin de radoub pour de grands navires.

Opérations de troisième urgence

Groupe VIII. — Eventuellement construction d'un nouveau bassin au Nord du port actuel.

La loi du 21 Juillet 1923 adopta définitivement ce nouveau programme d'amélioration et d'extension du port. Elle prit acte également des engagements financiers souscrits par la Chambre de Commerce pour la réalisation immédiate des travaux de première urgence.

Actuellement, toutes les améliorations classées en première urgence sont terminées ou en cours d'exécution. Nous allons examiner

rapidement les conditions dans lesquelles elles ont été entreprises, en réservant pour l'étudier dans un paragraphe spécial la construction du môle d'escale et les combinaisons financières que la Chambre de Commerce a fait accepter aux Pouvoirs Publics.

Le groupe I prévoyait l'allongement sur 150 mètres vers l'Est du bassin à flot. L'entreprise Richard et Legay, de 1920 à 1922 exécuta un premier lot de travaux qui comprenait le dérasement des terrains nécessaires à l'allongement du bassin, la déviation de la route nationale n° 22 de La Rochelle à La Pallice et l'établissement d'une nouvelle plate-forme pour les voies ferrées de liaison de La Rochelle à La Pallice. Mais le coût des travaux dépassa de beaucoup les prévisions. Ils ne devaient revenir qu'à 7.900.000 francs et la Chambre de Commerce constata en 1924 qu'il faudrait compter sur une dépense totale de 11.460.000 francs.

La crise économique de l'après-guerre amenant un certain ralentissement du trafic et le môle d'escale devant employer toutes les disponibilités financières, elle décida de surseoir à l'adjudication des travaux du deuxième lot qui devaient permettre de terminer l'allongement du bassin. Cette adjudication n'est pas encore intervenue aujourd'hui.

Les travaux du groupe II sont entièrement terminés. Le creusement d'une souille de 300 mètres de long, de 30 mètres de large avec plafond à la côte — 9 au pied de la jetée Nord ainsi que l'agrandissement de la fosse existant au pied de l'appontement des pétroliers portée à 130 mètres de long, 25 mètres de large avec plafond à la côte — 7 furent achevés par l'entreprise Hersent en novembre 1921.

L'entreprise Dodin fut chargée, par une adjudication du 3 mars 1922, de la réfection du platelage de l'appontement des pétroliers.

L'entreprise Joly, d'Argenteuil fut chargée, à la suite d'un concours, par décision ministérielle du 29 Octobre 1921, de la construction sur l'écluse d'accès du bassin à flot d'un pont tournant à manœuvre électrique terminé en 1924.

La transformation de la jetée Nord en quai de marée comportant

la construction d'un terre-plein de 125 mètres de large en arrière de la jetée Nord avec ses ouvrages de protection et la construction d'un masque en maçonnerie devant la jetée pour la rendre accostable fut adjugée à l'entreprise Bonabeau et terminée en 1926.

La transformation en brise lame de la chambre d'épanouissement de l'avant-port, adjugée en 1924, est elle aussi actuellement terminée.

§ II. — DESCRIPTION DES OUVRAGES EXISTANTS (5)

Ces perfectionnements ont considérablement accru la valeur des ouvrages du bassin de La Pallice dont nous allons faire une description sommaire, à l'exception toutefois du futur môle d'escale auquel nous consacrerons un paragraphe spécial.

Le bassin est construit à quatre kilomètres au Nord de La Rochelle, en pleine côte rocheuse, dans une dépression appelée la Mare à la Besse. Il s'ouvre sur la rade de La Pallice d'où il tire son nom. Cette rade de 600 hectares est remarquablement protégée par trois grande brise-lames naturels qui sont l'île d'Oléron au Sud-Sud-Ouest, l'île de Ré à l'Ouest et le seuil rocheux de Peu-Breton qui s'étend au Nord entre le fort de la Prée dans l'île de Ré et l'embouchure de la Sèvre Niortaise.

Le gros avantage de ce bassin sur les ouvrages de La Rochelle-Ville est qu'il est construit à une distance minime des grandes profondeurs de l'Océan. A un kilomètre au large de l'avant-port, on trouve déjà des fonds de dix mètres, qui se creusent rapidement à 27 mètres pour rejoindre le pertuis d'Antioche entre Ré et Oléron à l'Ouest, la rade des Trousses et la Charente au Sud et au Sud-Ouest. Les courants y sont peu violents et maniables, orientés d'ailleurs favorablement de manière à éviter l'envasement de la rade, comme le détermina l'ingénieur hydrographe Bbuquet de la Grye dans l'étude de la côte qu'il effectua avant la création du bassin de La Pallice.

(5) Renseignements fournis par le *Journal de la Marine Marchande*, n° du 3 janvier 1924.

Le bassin à flot est précédé d'un avant-port qui s'ouvre directement sur la rade : ce dernier a une superficie de douze hectares et demi et est limité par deux jetées au Nord et au Sud qui laissent entre leurs extrémités une passe de 90 mètres de largeur orientée Ouest Nord-Ouest.

Le plafond de l'avant-port est creusé à cinq mètres au-dessous du niveau des plus basses mers, ce qui donne, à la haute mer, une profondeur variant de 9 m. 50 en mortes eaux à 11 mètres en vives eaux.

La jetée Sud a une longueur de 626 mètres et s'avance jusqu'aux fonds de cinq mètres sous le zéro des cartes. La jetée Nord a 433 mètres de long et s'arrête aux fonds de 2 mètres 50. Transformée actuellement en quai de marée, cette dernière a, à la base, un enracinement de 125 mètres de large. C'est au pied de cette jetée qu'a été creusée depuis la guerre une souille de 300 mètres de long, 30 mètres de large, avec radier à la côte — 9 pour permettre aux plus grands tanksteamers de venir y effectuer en toute sécurité le déchargement de leurs cargaisons de pétroles et d'essences.

Un grand brise-lame s'étend entre l'enracinement de la jetée Nord et le musoir Nord de l'écluse, constitué en partie par un apponement en béton de 200 mètres de long au droit duquel a été construit une souille de 130 mètres de long, 25 mètres de large et radier à la côte — 7 pour permettre à des navires pétroliers ou à des cargos de moyenne importance de séjourner dans l'avant-port et d'y effectuer rapidement entre deux basses mers leurs opérations et notamment le déchargement des pétroles ou des marchandises dangereuses ou inflammables.

La communication entre l'avant-port et le bassin à flot est assurée par une écluse à sas, de 235 mètres de long et 25 mètres de large. Son radier est au niveau du fond de l'avant-port, c'est-à-dire à cinq mètres en contre-bas des plus basses mers. La distance entre les deux portes est de 167 mètres 50 de longueur utile.

Le bassin à flot a une superficie de onze hectares et demi. Il

s'étend dans la direction Ouest-Est et sa longueur est de 666 mètres 10 ; il présente la forme de deux rectangles accolés : sur les 400 premiers mètres à partir de l'Ouest, il présente une largeur de 200 mètres, au-delà sa largeur est réduite à 120 mètres. Son pourtour a un développement de 1.800 mètres. Ses différents quais présentent un développement utilisable de 1.600 mètres environ.

Quai Nord : quai Carnot	666 m. 10
Quai Est : quai de Freycinet	120 m. 00
Quai Sud : quai de l'Entrepôt	300 m. 00
quai en retour	81 m. 00
Quai Ouest	115 m. 00
quai Bouquet de la Grye	301 m. 00

Soit au total 1.583 m. 10

ce qui assure le placement simultané de douze navires d'importance moyenne.

Le fond du bassin est creusé à quatre mètres au-dessous du niveau des plus basses mers dans toute son étendue. On y trouve les mouillages suivants qui sont les mêmes au droit de chaque quai.

En vive eau extraordinaire	10 m. 56
En vive eau ordinaire	9 m. 80
En morte eau ordinaire	8 m. 66

Le bassin est entouré d'une zone de terrains de 200 mètres de largeur qui fut expropriée en même temps que les emplacements nécessaires pour le creusement du bassin. Cette zone d'une superficie d'environ quatorze hectares forme les terre-pleins des quais. Elle est divisée en deux parties de cent mètres de largeur chacune qui forment les terre-pleins dits de première et de deuxième zone.

Les terre-pleins de première zone sont directement en contact avec les quais ; ils sont entièrement aménagés sur une surface de sept hectares. On y trouve de vastes espaces libres pour le dépôt et la manutention des marchandises, des hangars, l'entrepôt réel des douanes. Les services de la gare, des douanes, de la régie, des postes et

télégraphes, des ponts et chaussées y ont été installés pour permettre aux usagers du port d'effectuer toutes leurs opérations dans le minimum de temps et avec le moindre déplacement.

Les hangars construits à proximité des quais évitent tout camionnage à l'embarquement ou au débarquement des marchandises. Cette première zone est desservie par un réseau très complet de voies ferrées entourant le port et reliées entre elles par aiguilles et plaques tournantes.

Les terre-pleins de deuxième zone s'étendent au Nord et au Sud du bassin. Quatre hectares y ont été concédés à la Chambre de Commerce par une loi du 16 janvier 1897. Cette partie aujourd'hui entièrement aménagée, est louée pour la presque totalité à des particuliers exerçant une industrie ou un commerce se rattachant au trafic du port.

Sur la partie Nord, de vastes magasins ont été construits pour loger les marchandises arrivant ou partant par mer et appartenant aux locataires. La partie Sud est surtout utilisée comme parc de stockage pour la houille. Tous les établissements installés sur ces terrains sont desservis par des voies ferrées raccordées au réseau général du port.

Le réseau ferré construit autour du bassin et de ses dépendances atteint actuellement un développement de 30.576 mètres, soit :

1° Sur les quais ou appontements publics et dépendances immédiates	17.855 m.
2° Embranchements et parcs de stockage	4.026 m.
3° Voie des usines	3.235 m.
4° Faisceau de garage de Vaugoin (17 voies)	5.460 m.

§ III. — LE MÔLE D'ESCALE

Les travaux de construction du môle d'escale, par leur importance, méritent une étude spéciale. Cette construction, envisagée par la loi du 21 juillet 1923, rendra sans conteste le port de La Rochelle-Pallice le plus facile d'accès de la côte atlantique. « Le môle d'escale

« dont la construction est envisagée offrira aux grands navires des
« profondeurs de 12 mètres, non des profondeurs de golfe ou de baie,
« mais des profondeurs du large. Votre port sera le seul en France
« à posséder de tels avantages et je considère cette œuvre comme
« ayant un très haut intérêt national ». (6)

Actuellement, les grands paquebots modernes qui font escale en rade de La Pallice ne trouvent aucun ouvrage d'accostage et doivent faire leurs opérations dans de médiocres conditions, par suite de l'obligation de transborder passagers et marchandises par navires satellites.

Pour remédier à cet état de choses défectueux, la construction du môle d'escale a été décidée. Prévu dans le plan de 1914 et dans une loi du 21 juillet 1923, l'ouvrage retardé par suite de la guerre et de difficultés financières n'a été déclaré d'utilité publique que le 12 mai 1928; les travaux ont commencé au début de 1930, leur durée a été évaluée à 7 ou 8 ans. Lorsque le môle d'escale sera construit, les navires des lignes de navigation régulière vers l'Amérique du Sud, la côte occidentale d'Afrique et l'Extrême-Orient, jusqu'à 10 mètres de tirant d'eau, (7) pourront accoster à toute heure et en tout temps, les voyageurs passeront directement du navire dans un train spécial ou inversement. Tous les services dont ils pourront avoir besoin se trouvant réunis sur le môle, les marchandises pourront être provisoirement entreposées sur l'ouvrage ou directement chargées du wagon ou du camion sur le navire. L'ouvrage sera relié au réseau ferré et au réseau routier. Il sera, en outre, possible d'établir à proximité un hydro-aéroport.

Accessoirement, le môle jouera aussi un rôle de protection à l'égard de l'avant-port contre les vents de Nord-Ouest, seuls gênants dans l'état actuel des lieux, de façon notamment à permettre plus

(6) Discours prononcé par M. LE TROCQUER, ministre des Travaux Publics, lors de sa visite à La Rochelle, le 19 Novembre 1922.

(7) Profondeur suffisante pour recevoir les paquebots « Paris et « Atlantique ».

tard l'élargissement à 120 mètres de la passe d'entrée qui n'en a actuellement que 90.

Dans le projet de construction, il a aussi fallu plus particulièrement se préoccuper de ne pas modifier le jeu des courants dont la rade est le siège, courants qui entretiennent naturellement ses profondeurs avec une fixité remarquable.

Enfin, on s'est préoccupé de ne gêner en rien l'accès des ouvrages actuels de l'avant-port et du bassin ni de diminuer la surface disponible pour le mouillage et les évolutions dans la rade proprement dite

I. — Description de l'ouvrage.

Le môle aura en plan la forme générale d'un trapèze rectangle : il sera à double front d'accostage sur ses faces Est et Ouest.

Chaque front d'accostage aura environ trois cents mètres de long et permettra ainsi l'accès simultané à quai de deux navires.

Des piles en maçonnerie massive, espacées de quinze mètres environ formeront ces fronts d'accostage et supporteront un tablier de quarante-cinq mètres environ de largeur. Des enrochements seront coulés entre les deux rangées de piles, si c'est reconnu nécessaire, pour la bonne tenue des navires à quai. Ces piles seront fondées sur le rocher calcaire que l'on trouve à des profondeurs variant de huit à douze mètres.

Le tablier sera constitué par un poutrage métallique noyé dans du béton, ce poutrage supportant un hourdis en béton armé dont la face supérieure sera à 9 mètres 50 au-dessus du niveau de la mer.

Une souille d'une profondeur minima de dix mètres 50 sous le zéro, sera réalisé sur toute la longueur du mur de quai Est sur une largeur de 50 mètres. Du côté Ouest, la profondeur minima de la souille sera de 9 mètres 50 sous le zéro. Ces deux souilles seront raccordées aux fonds de la rade de même importance.

Le môle sera relié à la terre par un viaduc métallique de 1.120

mètres de long qui viendra s'enraciner à terre entre le terre-plein Nord de l'avant-port et l'anse de la Repentie, au moyen d'un terre-plein gagné sur la mer où convergeront les voies ferrées et les chaussées d'accès.

Le viaduc sera perpendiculaire au rivage, de direction sensiblement Est-Ouest sur une longueur de 840 mètres, puis une partie en courbe de 280 mètres le reliera au môle. Il sera constitué de travées métalliques tubulaires de 70 mètres de portée dans la partie droite et de 40 mètres dans la partie courbe, reposant sur des piles en maçonnerie. Le viaduc livrera passage à une voie charretière et à une voie ferrée normale; deux trottoirs pour piétons de 1 mètre 50 de large seront établis en encorbellement. Pour réduire la largeur du viaduc il sera établi à deux étages, la voie ferrée passant au-dessous de la chaussée. La largeur libre entre les poutres maîtresses sera de dix mètres dans la partie droite et de onze mètres 10 dans la partie courbe. Les tabliers métalliques supporteront un platelage en béton armé.

Pour protéger les travées métalliques contre l'air salin, le métal employé dans la construction sera en acier spécial comprenant une certaine proportion de cuivre, très résistant à la corrosion. Les parties extérieures des travées seront protégées par un zingage réalisé par projection de métal fondu.

Pour mener à bien les travaux, il faudra exécuter 3.600 m³ de déblais à l'air comprimé, 89.000 m³ de béton, 9.300 m³ de béton armé pour les hourdis et tabliers du viaduc et du môle, 140.000 m³ de remblais pour le terre-plein d'enracinement et le môle, 27.000 m³ de déroctages.

Il faudra d'autre part, construire 54 caissons métalliques d'un poids total de 4.000 tonnes environ, 840 mètres de viaduc métallique droit d'un poids de 5.470 tonnes environ, et 280 mètres de viaduc métallique courbe d'un poids de 1.280 tonnes environ.

Les travaux du môle et du viaduc sont exécutés sous la direction de l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées Lombard par un

consortium d'entrepreneurs comprenant : l'entreprise Fougerolle, la Société Schneider et C^{ie} et les établissements Daydé.

L'accès du viaduc sera assuré par deux chaussées, dont l'une s'embranchera sur la route départementale près de la Repentie et dont l'autre assurera la liaison directe avec l'établissement maritime actuel.

La voie ferrée d'accès s'embranchera provisoirement sur la voie dite des usines qui dessert déjà la zone industrielle Nord du port de La Pallice en attendant la construction d'une voie ferrée spécialement affecté à la desserte du môle se détachant directement de la ligne de La Rochelle à La Pallice sans qu'il soit nécessaire de passer par l'intermédiaire des voies ferrées du port.

Un outillage perfectionné a été prévu. Sur le môle un hangar à étages sera établi. Le rez de chaussée et le premier étage seront affectés aux marchandises et l'étage supérieur réservé aux passagers. Des ascenseurs relieront les différents étages entre eux. Dans les locaux seront installés les services du réseau (voyageurs, bagages, messageries, etc...), la Douane, le service de Santé, la Poste, les bureaux des Compagnies de navigation, etc...

Les passagers accèderont directement du navire aux locaux qui leur seront affectés au moyen de passerelles mobiles, et de là aux quais où stationneront les trains. Deux faisceaux de voies ferrées desserviront l'ensemble, en arrière de chaque front d'accostage.

Dans l'avenir, si les nécessités du trafic l'exigent, le môle d'escale pourra être prolongé suivant les besoins et atteindre une longueur de 900 mètres. La profondeur au droit des quais sur la face Est pourra être portée à 12 mètres 50 au-dessous du zéro des cartes.

Toutes les études préliminaires achevées, les travaux proprement dits ont été commencés en octobre 1930; le 29 août 1931 a eu lieu l'inauguration solennelle des travaux d'établissement du môle d'escale. Au 1^{er} janvier 1932, le terre-plein d'enracinement supporte déjà les deux premières travées métalliques du viaduc, le caisson supportant la troisième sera immergé en février 1932 et le viaduc sera entièrement achevé en dix-huit mois.

II. — *Combinaison financière.*

Nous avons déjà examiné (8) la combinaison financière grâce à laquelle la Ville de La Rochelle et la Chambre de Commerce participèrent à la construction du bassin de La Pallice par le versement d'une quote-part du coût total des travaux, et comment elles étaient rentrées dans leurs débours au moyen de taxes de péage frappant les navires et les marchandises utilisant le port de La Rochelle.

Une combinaison semblable fut prévue pour l'exécution des travaux autorisés par la loi du 21 Avril 1914, reprise et modifiée par la loi du 21 juillet 1923.

Des retards intervenus dans la mise en exécution des travaux empêchèrent d'utiliser les prestations prévues par le plan Dawes. Des difficultés financières obligèrent, d'autre part, l'Etat à restreindre la participation financière qu'il avait primitivement promise. La Chambre de Commerce et la Ville, pour éviter un trop long ajournement des travaux n'hésitèrent pas à faire un gros sacrifice financier et à augmenter leur part contributive. Une nouvelle combinaison financière fut prévue par la loi du 12 avril 1930 (9), qui décida ce qui suit dans son article unique.

« I. — Les dispositions de l'article 2, paragraphe *a* de la loi du 21 juillet 1923 sont remplacées par les suivantes :

« La Chambre de Commerce de La Rochelle contribuera aux dépenses réelles des travaux de première urgence définis à l'article premier de la loi du 21 juillet 1923 telles qu'elles ressortiront de l'apurement définitif des comptes.

« 1° Jusqu'à concurrence de la moitié des dépenses afférentes aux travaux de la loi du 21 avril 1914 et du quai d'escale (groupes II et III) qui n'excéderont pas 156 millions de francs.

« 2° Jusqu'à concurrence des deux tiers de la totalité des dépen-

(8) Cf. Première Partie, Chapitre IV.

(9) J. O. du 13 Avril 1930.

« ses afférentes aux travaux du décret du 27 décembre 1916 (groupe
« I) (10) évalués 26 millions de francs et de la partie excédant 156
« millions de francs et évaluée à 78 millions de francs des dépenses
« afférentes aux travaux de la loi du 21 avril 1914 (groupe II) et du
« quai d'escale (groupe III). La totalité des subsides prévus pour ces
« trois groupes étant évaluée à 147 millions en nombre rond.

« II. — Les dispositions du deuxième alinéa du paragraphe b
« de l'article 2 sont remplacées par les suivantes :

« Le surplus des dépenses de premier établissement visées à
« l'alinéa a du présent article évalué à 113 millions de francs en
« nombre rond sera à la charge de l'Etat et imputé sur les crédits
« annuellement inscrits au budget pour l'amélioration et l'extension
« des ports maritimes ».

La part de la Chambre de Commerce, en définitive, sera donc supérieure à celle fournie par l'Etat : 147 millions contre 113 millions. Pour faire face à une dépense de cette importance, la Chambre de Commerce doit recourir à l'emprunt, emprunt gagé sur les recettes des taxes de péage qu'elle est autorisée à percevoir. Le taux de ces taxes a depuis la guerre, été majoré à plusieurs reprises et notamment par les décrets des 19 janvier 1923, 28 février 1925 et 17 mai 1928 pour faire face à des augmentations constatées du coût des travaux.

Le tarif actuellement en vigueur est celui du 17 Mai 1928 (11) qui prévoit une série très complète de taxes de péage destinées à frapper tout le trafic effectué dans le port, en tenant compte de l'importance des opérations commerciales et de leur fréquence. La lecture de ce décret permet du reste de se rendre compte aisément de la politique suivie.

(10) Travaux d'allongement du bassin à flot provisoirement arrêtés.

(11) J. O. du 20 Mai 1928.

I. — *Taxe sur les navires*

« A) Navires de toutes provenances et pour toutes destinations,
« à l'exception des ports français d'Europe.

« Opérations dont le tonnage ne dépasse pas la moitié de la jauge
« nette légale.

« Taxes applicables aux navires : soit entrés chargés et sortant
« chargés; soit entrés chargés et sortant sur lest; soit entrés sur lest
« et sortant chargés quel que soit le nombre de voyages dans l'an-
« née :

« N° 1. — Si le tonnage d'affrètement des opérations d'embar-
« quement et de débarquement cumulés est égal ou inférieur au quart
« de la jauge nette, par tonneau de jauge légale 0 fr. 60.

« N° 2. — Si le tonnage d'affrètement des opérations d'embar-
« quement et de débarquement cumulés est égal ou inférieur à la
« moitié de la jauge nette et supérieure au quart de cette jauge, par
« tonneau de jauge légale 1 fr.

« Opérations dont le tonnage est supérieur à la moitié de la jauge
« nette.

« Taxes applicables aux navires soit entrés chargés et sortant
« sur lest, soit entrés sur lest et sortant chargés.

« N° 3. — Si le tonnage d'affrètement des opérations d'embar-
« quement ou de débarquement est supérieur à la moitié de la jauge
« nette par tonneau de jauge légale.

« a) Pour le 1^{er}, 2^e et 3^e voyage effectués dans la même année,
« du 1^{er} janvier au 31 décembre 1 fr. 80.

« b) Pour le 4^e et 5^e voyage effectués dans la même année, du
« 1^{er} janvier au 31 décembre 1 fr. 70.

« c) Pour le 6^e et tout voyage ultérieur effectués dans la même
« année, du 1^{er} janvier au 31 décembre 1 fr. 60.

« Taxes applicables aux navires entrés chargés et sortant chargés.

« N° 4. — Si le tonnage d'affrètement des opérations d'embar-

« barquement et de débarquement cumulées est supérieur à la moitié
« de la jauge nette par tonneau de jauge légale :

« a) Pour le 1^{er}, 2^e et 3^e voyage effectués dans la même année,
« du 1^{er} janvier au 31 décembre 2 fr. 05.

« b) Pour le 4^e et 5^e voyage effectués dans la même année, du
« 1^{er} janvier au 31 décembre 1 fr. 90.

« c) Pour le 6^e et tout voyage ultérieur effectués dans la même
« année, du 1^{er} janvier au 31 décembre 1 fr. 75.

« B) *Navires en provenance ou à destination des ports de la*
« *France continentale sur la Méditerranée.*

« Soit entrés chargés et sortant chargés; soit entrés chargés et
« sortant sur lest; soit entrés sur lest et sortant chargés, quel que
« soit le nombre de voyages dans l'année.

« N° 5. — Si le tonnage d'affrètement des opérations d'embar-
« quement et de débarquement cumulées est égal ou inférieur au
« quart de la jauge nette, par tonneau de jauge légale ... 0 fr. 55.

« N° 6. — Si le tonnage d'affrètement des opérations d'embar-
« quement et de débarquement cumulées est supérieur au quart de la
« jauge nette, par tonneau de jauge légale 0 fr. 95.

« C) *Navires en provenance ou à destination des autres ports de*
« *la France continentale.*

« Soit entrés chargés et sortant chargés; soit entrés chargés et
« sortant sur lest; soit entrés sur lest et sortant chargés, quel que
« soit le nombre de voyages dans l'année.

« N° 7. — Quel que soit l'importance de leurs opérations, par
« tonneau de jauge légale 0 fr. 45.

« *Nota.* — Les navires faisant le cabotage entre La Rochelle
« Ville et Pallice) et les ports des îles de la Charente-Inférieure, ainsi
« que les ports de la circonscription de la Chambre de Commerce
« de La Rochelle sont exempts de cette taxe.

« D) *Exceptions et conditions d'application.*

« N° 8. — Si le navire borne ses opérations à prendre ou à laisser des voyageurs avec leurs bagages et la poste, quel que soit le nombre de voyageurs embarqués ou débarqués, le droit sera réduit, par tonneau de jauge, à 0 fr. 60.

« D'autre part, sont exempts des taxes prévues aux différents paragraphes ci-dessus : les navires entrant dans le port en relâche, les navires entrés sur lest et repartant sur lest, les navires entrés chargés dans le port et qui repartiraient sans avoir fait aucune opération commerciale, les navires se livrant à la petite pêche ou à la pêche côtière, au remorquage ou au pilotage, les bâtiments de toute nature appartenant à l'Etat ou employés à son service qui n'effectuent que des transports rentrant dans le cadre normal des opérations de la puissance publique, les bateaux faisant exclusivement la navigation intérieure, les navires navigant au bornage, les allèges ou vapeurs de transbordement entrant dans le port de La Rochelle (Ville ou Pallice) ou en sortant chargés de marchandises ou de voyageurs en provenance ou à destination des navires arrêtés en rade.

« Les taxes ci-dessus de 1 à 8 inclusivement sont applicables suivant le cas aux navires qui embarquent ou débarquent en rade des marchandises ou des voyageurs en provenance ou à destination du port de La Rochelle (Ville ou Pallice).

« E) *Surtaxes de séjour.*

« N° 9. — Applicables en sus des péages ci-dessus à tout navire français ou étranger qui séjournera plus de quarante jours dans le port, à l'exception des bâtiments en achèvement à flot ou en réparation pendant le délai de séjour accordé par le service du port.

« Par tonneau de jauge nette légale et par semaine ou fraction de semaine au-delà de quarante jours 0 fr. 15.

« Cette surtaxe ne dure pas, en ce qui concerne l'application qui

« en sera faite aux navires désarmés, dépasser le maximum fixé par
« la loi (12).

II. — Taxes sur les Marchandises

« Sur toute marchandise entrant ou sortant par mer, en provenance ou à destination de l'étranger, des colonies et de l'Algérie, qu'elles soient passibles ou non du droit de statistique, y compris les marchandises réexportées d'entrepôt, les produits de la grande pêche et les colis postaux, ces taxes étant calculées d'après les unités de perception prévues par le dit droit de statistique.

« N° 10. — Par colis, pour les marchandises payant par colis 0 fr. 15.

« N° 11. — Par 100 kilogrammes ou par mètre cube pour les marchandises payant au poids ou au volume, savoir :

« a) Houille (crue, carbonisée, agglomérée) 0 fr. 75

« b) Toutes autres marchandises 0 fr. 85

« N° 12. — Par tête, pour les animaux vivants ou abattus des espèces chevaline, bovine, ovine, caprine ou porcine .. 0 fr. 60

« *Nota.* — Sont soumises aux diverses taxes ci-dessus les marchandises, entrant par allèges au port de La Rochelle (Ville et Pallice) et qui proviennent des navires arrêtés en rade, ou sortant par allèges du port de La Rochelle (Ville et Pallice) et qui sont destinés à des navires arrêtés en rade.

« En sont exemptées les marchandises appartenant à l'Etat ou destinées à son service, les épaves et les marchandises réexportées ou non d'entrepôt et destinées à l'avitaillement des navires.

III. — Taxes sur les voyageurs

« N° 13. — Sur tous les voyageurs entrant en France ou en sortant par le port de La Rochelle (Ville et Pallice) en provenance ou à destination de l'étranger et des colonies.

(12) Loi du 26 Mars 1927 fixant le maximum des péages pouvant être établis dans les ports au profit des Chambres de Commerce et des collectivités locales.

« a) Par voyageur de 1^{re} classe 25 fr.

« b) Par voyageur de 2^e classe 15 fr.

« c) Par voyageur de 3^e et 4^e classe 10 fr.

« d) Par émigrant 5 fr.

« Toutefois, en aucun cas, la perception ne devra excéder le maximum fixé par l'article 114 de la loi du 26 Mars 1927 (1).

« N° 14. — Sur tous les voyageurs entrant en France ou en sortant par le port de La Rochelle (Ville ou Pallice) en provenance ou à destination des ports français de l'Algérie, de la Tunisie, ou du Maroc et des ports d'Europe autres que les ports de France.

« a) Par voyageur de 1^{re} classe 10 fr.

« b) Par voyageur de 2^e classe 6 fr.

« c) Par voyageur de 3^e classe 4 fr.

« d) Par émigrant 2 fr.

« N° 15. — Les taxes prévues aux articles 13 et 14 ci-dessus seront réduites pour les enfants à la moitié, ou au quart, ou complètement supprimées lorsque des réductions semblables seront accordées par les Compagnies de Navigation sur le prix du passage.

« Nota. — Sont soumis aux taxes les voyageurs provenant par bateaux de service des navires arrêtés en rade, ou allant s'embarquer par bateaux de service sur des navires arrêtés en rade.

« Sont exempts des taxes les passagers embarqués à bord des bâtiments de toute nature appartenant à l'Etat ou employés à son service qui n'effectuent que des opérations rentrant dans le cadre normal des attributions de la puissance publique... »

Ces taxes jointes aux différents droits et impôts applicables dans tous les ports français et notamment la taxe de statistique, les droits de quai, la taxe sanitaire, la taxe de visite, de sécurité et de partance,

(1) Fixant le maximum des péages pouvant être établis dans les ports au profit des Chambres de Commerce et des collectivités locales.

les droits consulaires, etc... augmentent considérablement les frais des armateurs et des consignataires de marchandises.

Le produit des droits de péage est bien employé au développement et à l'amélioration des facilités données au commerce et à la navigation, mais il est à craindre que leur trop grande augmentation ne fasse fuir le trafic vers d'autres ports. Il paraît actuellement difficile de demander plus aux usagers du port sous forme de taxes de péage et si ces dernières doivent encore être remaniées il serait souhaitable que ce soit dans le sens d'un adoucissement.

Quoiqu'il en soit, étant donné le mouvement annuel du trafic, elles ont jusqu'à présent rapporté des sommes suffisantes pour faire face aux annuités et à l'amortissement des emprunts contractés par la Chambre de Commerce.

Ces taxes de péage du décret du 17 mai 1928, ont, en effet produit :

En 1930 2.485.279 fr. 40

En 1931 2.178.501 fr. 70

Ces sommes représentent la part contributive de la Chambre de Commerce dans les dépenses engagées pour la construction du môle d'escale : elles sont versées à un fond de réserve en attendant leur emploi au fur et à mesure des nécessités.

En 1931, cependant, les travaux ont été exclusivement soldés au moyen de ce fond de réserve, l'Etat n'ayant pas fourni les sommes promises. Cette situation anormale ne se prolongera sans doute pas, car en 1932 les sommes nécessaires ont été inscrites au projet de budget.

CHAPITRE II

Outillage du port de la Rochelle

L'outillage d'un port peut être établi suivant trois modalités différentes : Ce peut être, soit un outillage d'Etat, soit un outillage public concédé à une collectivité locale, généralement la Chambre de Commerce, soit un outillage privé appartenant en propre à des particuliers qui l'ont installé à leurs frais. Dans ce dernier cas, la permission de voirie nécessaire à l'établissement est généralement octroyée avec obligation de service public : lorsque les possesseurs des outillages particuliers ne les utiliseront pas ils ne pourront refuser de les louer à d'autres usagers, étant entendu que le propriétaire conserve toujours un droit de priorité.

Nous étudierons :

Section I. — Outillage des bassins de La Rochelle-Ville.

Section II. — Outillage du bassin de La Rochelle-Pallice.

SECTION I. — OUTILLAGE DES BASSINS DE LA ROCHELLE-VILLE

Le havre d'échouage utilisé par les embarcations de pêche ne possède pas d'outillage fixe permettant à des cargos d'effectuer leurs opérations commerciales. Les Compagnies de Navigation qui font le service régulier avec les îles de Ré et d'Oléron y possèdent un ponton qui sert à l'accostage de leurs vapeurs.

La Chambre de Commerce y exploite un gril de carénage établi à l'extrémité Nord du quai Ouest d'une longueur de 80 mètres. La partie supérieure des fins est à la côte + 2m. 40. Ce gril sert aux

embarcations de pêche et aux petits chalutiers à vapeur qui peuvent éviter ainsi un passage en cale sèche.

Le bassin à flot intérieur possède une cale de carénage de 135 mètres de long et de 16 m. 50 de large. Cette cale peut servir occasionnellement aux opérations d'embarquement et de débarquement des marchandises bien que, généralement elle soit affectée aux opérations de réparation des navires qui fréquentent le port et dont l'abatage en carène est nécessaire.

Le bassin intérieur et le bassin extérieur sont desservis par des voies ferrées du réseau de l'Etat d'une longueur totale de 4.404 mètres.

Le bassin extérieur est entouré de terre-pleins et de parcs de stockage d'une surface totale de 16.287 m². Une série de hangars et de magasins appartenant à des particuliers, mais pouvant être loués au public existent sur son pourtour.

A proximité des deux bassins existe un entrepôt réel des douanes autrefois exploité par la Ville de La Rochelle à laquelle s'est substituée la Chambre de Commerce depuis 1930 (1).

Pour satisfaire aux besoins des armateurs et des sociétés de pêche, la Chambre de Commerce a fait construire en 1925 sur le quai Est du bassin extérieur cinq magasins d'une surface totale de 7.500 m², desservis directement par voie ferrée.

L'outillage proprement dit du bassin extérieur est actuellement constitué par : 12 grues à vapeur de 1.500 kilogrammes et 2 grues électriques de 5 tonnes appartenant à des particuliers et exploité conformément aux classes et conditions d'un cahier des charges, imposé par le Ministre des Travaux Publics : les taxes de location qu'ils peuvent percevoir sur les usagers qui les emploient ne peut dépasser celles perçues par la Chambre de Commerce pour les engins de même puissance au port de La Rochelle.

La Chambre de Commerce possède de son côté une grue à va-

(1) Décret du 13 février 1930.

peur d'une puissance de 1.500 kilogrammes et trois d'une puissance de 1.500-2.000 kilogrammes.

SECTION II. — OUTILLAGE DU BASSIN DE LA PALLICE

Plus important qu'à La Rochelle-Ville est l'outillage installé pour faciliter la desserte de ce bassin. On y trouve un outillage d'Etat, un outillage public concédé à la Chambre de Commerce et des outillages particuliers.

§ I. — OUTILLAGE D'ETAT

Il comprend les deux formes de radoub qui furent construites en même temps que le bassin de La Pallice à l'ouest du quai Sud dit quai Bouquet de la Grye. La forme n° 1 est encore aujourd'hui une des plus grandes exploitées en France.

Voici quelles sont leurs dimensions respectives (2) :

<i>Dimensions</i>	Forme N° 1	Forme N° 2
Largeur d'entrée	22 m.	14 m.
Longueur sur tins	168 m. 50	99 m. 50
Longueur totale	180 m.	111 m.
Côte de l'entrée du radier par rapport au zéro des cartes		
	3 m. 50	2 m. 50
Les hauteurs d'eau suivant l'état de la lune y sont les suivantes :		
Vives eaux moyennes	9 m. 30	8 m. 30
Mortes eaux moyennes	8 m. 16	7 m. 16
Mortes eaux minima	7 m. 70	6 m. 70
Chaque forme présente sur sa longueur une seconde feuillure pour le bateau porte qui permet de réduire les longueurs utilisées aux chiffres suivants, en cas d'admission de petits navires.		
Longueur sur tins	103 m. 50	59 m. 50
Longueur totale	114 m. 50	70 m. 50

(2) *Journal de la Marine Marchande*, n° du 3 janvier 1924, page 13.

La grande forme ne contient pas moins de 45.000 m³ d'eau et peut être vidée en une durée maxima de cinq heures.

L'Etat qui avait exploité lui-même ces formes de radoub jusqu'en 1923 en a consenti la concession à la Société Anonyme des Chantiers Delmas et Vieljeux qui les exploite depuis le 1^{er} novembre 1923.

L'Etat assure, en outre, l'entretien des feux, balises et bouées qui permettent un accès facile du bassin de La Pallice.

§ II. — OUTILLAGE APPARTENANT A LA CHAMBRE DE COMMERCE

La Chambre de Commerce de La Rochelle, concessionnaire d'une partie de l'outillage des bassins de La Rochelle-Ville, demanda le 7 septembre 1889, avant la mise en exploitation du bassin de La Pallice, à être autorisée à établir et à exploiter sur ses quais des hangars et des grues et un décret du 9 janvier 1891 lui accorda la concession demandée. Depuis cette époque, la Chambre de Commerce a mis tout en œuvre pour apporter à cet outillage les améliorations nécessaires afin d'augmenter la rapidité des opérations de chargement et de déchargement des navires. Les matières pondéreuses (houilles, phosphates, pyrites, etc... qui constituent la plus grande partie des importations sont déchargées à l'aide de grues électriques, sur portique, munies de bennes dragueuses, à des vitesses pouvant atteindre 100 tonnes à l'heure par engin. Six ponts-bascules de quarante tonnes permettent d'effectuer toutes opérations de pesage au fur et à mesure des déchargements. Un décret du Ministre des Travaux Publics en date du 10 juillet 1922 homologua le cahier des charges toujours en vigueur bien que remanié par deux avenants des 20 mai 1926 et 4 décembre 1929 modifiant les taxes exigées pour l'utilisation des appareils.

Actuellement l'outillage appartenant à la Chambre de Commerce se compose de (3) :

(3) POUSSON et VERT : La Rochelle, ses industries, ses ports.

13 grues à vapeur d'une puissance de	1.500	kilogrammes
3 grues à vapeur d'une puissance de	1.500-2.000	»
8 grues à vapeur d'une puissance de	2.000	»
2 grues à vapeur d'une puissance de	1.500-3.000	»
4 grues électriques d'une puissance de ..	3.000	»
8 grues électriques d'une puissance de ..	5.000	»
1 grue électrique d'une puissance de ...	40.000	»

En outre, deux nouvelles grues électriques de cinq tonnes, munies des derniers perfectionnements (pivotant sur un chariot roulant sur le portique, portique de 16 mètres 50 d'ouverture, 15 mètres de portée de flèche, munies d'un redresseur de courant électrique à mercure) sont en cours de montage et seront mises en exploitation dans le courant de 1932.

La Chambre de Commerce possède des bennes ordinaires ou automatiques qu'elle loue aux usagers, ainsi que 27 cabestans électriques et environ 200 poupées de renvoi le long des quais et des terre-pleins de première zone pour faciliter la traction des wagons.

Sous-Station électrique (4). — Les grues et les cabestans électriques de la Chambre de Commerce sont des appareils à courant continu (4.500 volts). Ils sont alimentés par une sous-station électrique appartenant à la Chambre de Commerce. Cette sous-station reçoit le courant haute tension (8.000 volts, 50 périodes) de la Société des Forces Motrices de la Vienne. Ce courant est transformé par un poste de transformation (primaire 8.000 volts, secondaire 500 volts). Le courant sous tension de 500 volts, venant des transformateurs sert à alimenter :

un groupe convertisseur de 150 kw.

un groupe convertisseur de 500 kw.

un survolteur automatique de 30 kw.

Les génératrices des groupes convertisseurs fournissent du courant continu sous tension 450 volts pour l'alimentation des grues, ca-

(4) *Journal de la Marine Marchande*, n° du 3 janvier 1924.

bestans, éclairage des navires en déchargement. Ce courant peut également être utilisé à titre de secours pour la manœuvre des portes du sas.

En tampon avec ce groupe convertisseur est branchée au tableau de distribution une batterie d'accumulateurs de 420 A. H. 450 volts. Cette batterie est en communication avec le groupe survolteur automatique de 30 kw. qui tient toujours la batterie en état de charge. Cette batterie a pour effet de diminuer les à-coups que les engins de levage peuvent occasionner sur le réseau et de parer à tout défaillance momentanée de celui-ci.

Hangars. — Sur les terre-pleins de première et de deuxième zone la Chambre de Commerce a été autorisée à construire et à exploiter des hangars pour faciliter le stockage et la manutention des marchandises avant leur embarquement ou après leur débarquement.

Ces hangars sont actuellement au nombre de 12 couvrant une superficie de 22.794 m².

	<i>Appellation</i>	<i>Situation</i>	<i>Surface</i>
Hangars	A	quai Nord	4.200 m ²
»	B	quai Nord	1.258 m ²
»	C	quai Bouquet de la Grye	1.090 m ²
»	D	quai Bouquet de la Grye	1.090 m ²
»	E	quai Bouquet de la Grye	1.090 m ²
»	F (5)	quai Bouquet de la Grye	1.090 m ²
»	G	quai de l'Entrepôt	2.065 m ²
»	H	quai Nord	600 m ²
»	I	2° zone Nord	3.255 m ²
»	J	2° zone Nord	556 m ²
»	K	2° zone Nord	2.300 m ²
»	L	2° zone Nord	4.200 m ²

Ces différents hangars sont loués suivant des tarifs homologués

(5) Le hangar F où étaient entreposées 2.500 tonnes de nitrate a été détruit par un incendie, le 27 janvier 1932.

par le Ministre des Travaux Publics. Les risques de perte, d'avarie, ou d'incendie restent à la charge des intéressés, sauf s'ils sont causés par des agents de la Chambre de Commerce. Les taxes sont dues pour toute marchandise déposée ou manutentionnée sous les hangars. Ces derniers aux termes du cahier des charges sont affectés exclusivement aux marchandises immédiatement avant leur embarquement ou après leur débarquement. Sont exclus du dépôt dans les hangars les explosifs de toute nature, les huiles, essences minérales ou produits similaires.

Actuellement, la Chambre de Commerce, à la demande des intéressés, a mis à l'étude la construction d'un nouveau hangar qui serait spécialement affecté au stockage du sel destiné à l'approvisionnement des navires armant pour la pêche à la morue.

Magasins généraux. — Une loi du 16 janvier 1897 concéda à la Chambre de Commerce des terrains douaniers situés dans la 2^e zone des terre-pleins à charge pour elle d'y construire des magasins généraux. Ceux-ci offrent une surface couverte de 2.260 m². Une délibération de la Chambre de Commerce du 24 novembre 1902, homologuée par le Ministre des Travaux Publics le 12 juin 1903 établit un règlement intérieur pour l'exploitation de ces magasins. Les dispositions essentielles sont les suivantes : la Chambre de Commerce prend en charge, moyennant le paiement par le déposant de taxes déterminées, les marchandises déposées dans ses magasins ; elle est responsable du nombre de colis et du poids ; les risques d'incendie sont couverts par des polices d'assurance souscrites par la Chambre de Commerce. Elle délivre à tout déposant qui en fait la demande un récépissé et un warrant transmissibles par voie d'endossement dans les formes déterminées par la loi du 28 mai 1858 et le décret du 12 mars 1859.

Les tarifs comprennent un tarif général et des tarifs spéciaux pour les denrées périssables.

Appareil élévatoire à grains. — Un décret du 21 février 1916 avait autorisé à titre d'outillage privé, avec obligation de service public M. Pédroza à établir un appareil élévatoire de grains sur les quais

du bassin de La Pallice. Cet appareil, composé d'une flèche mobile dans laquelle circule une chaîne sans fin, munie de godets, d'une trémie ensacheuse avec bascule automatique, est actionné à l'aide de moteurs électriques : son rendement atteint 100 tonnes à l'heure pour le blé et 80 à 90 tonnes pour l'avoine.

M. Pédrosa a cédé son appareil élévatoire à la Chambre de Commerce ; un décret du 4 septembre 1930 a approuvé cette cession et a décidé que dorénavant l'exploitation de cet appareil serait régie par le cahier des charges qui réglemente la concession d'outillage public de la Chambre de Commerce.

La Chambre de Commerce a, d'autre part, acquis en 1924 une balance Schopper pour la détermination du poids spécifique des blés.

§ III — OUTILLAGE PRIVÉ

Entrepôt réel des douanes. — Il est exploité par la Ville de La Rochelle qui l'a construit sur le quai de l'Entrepôt. Son règlement a été approuvé par une décision du Ministre du Commerce du 29 mai 1893, modifiée par une décision du 30 décembre 1920. Sont admises à l'entrepôt toutes les marchandises prohibées ou tarifées, à l'exclusion de celles exemptes des droits de douane ou pouvant offrir des dangers pour la sécurité publique. L'entrepôt répond de la garde de la marchandise à partir du moment où elle a été prise en charge, sauf les avaries ou déchets naturels provenant de la nature ou du conditionnement. Il peut être délivré à leurs propriétaires des certificats ou récépissés de dépôt dans les magasins énonçant la nature et la qualité des marchandises ainsi que le nom des entrepositaires.

La Ville de La Rochelle a manifesté l'intention de cesser l'exploitation de cet entrepôt comme elle a déjà fait pour celui de La Rochelle-Ville. La Chambre de Commerce doit en reprendre pour son compte l'exploitation. Mais le décret l'y habilitant n'est pas encore intervenu.

Pipe-lines. — Les Compagnies pétrolières, usagers du port, ont construit à titre d'outillage privé, mais avec obligation de service public

des pipe-lines pour mettre leurs réservoirs en communication directe avec les navires-citernes. Il existe actuellement trois canalisations de 1.750 à 1.800 mètres de long. Deux d'entre elles ont un diamètre intérieur de 150 millimètres et la troisième un diamètre intérieur de 300 millimètres. Partant du quai dit « des pétroliers », elles sont complètement souterraines; leurs extrémités du côté du quai sont enfermées dans un aqueduc construit dans le quai de marée, pour être entièrement protégées contre les intempéries.

Pour en terminer avec cette question de l'outillage des bassins de La Rochelle, signalons certaines facilités données au commerce par l'Administration des Chemins de fer de l'Etat. Les marchandises, par petite vitesse, en provenance ou à destination du réseau de l'Etat, ne sont assujetties à aucune taxe de transport ou de manutention sur les voies ferrées, dites « voies maritimes », installées sur les quais des ports tant à La Rochelle-Ville qu'à la Rochelle-Pallice.

L'administration des Chemins de fer de l'Etat assure également entre la gare et les voies maritimes la traction des wagons à charger ou à décharger sur ces voies mais seulement jusqu'au point des voies de quai accessibles par aiguille, le plus voisin du point désigné par les expéditeurs ou les destinataires et aux conditions du tarif spécial P. V. 29.

TROISIÈME PARTIE

Activité économique du port de La Rochelle et de sa région

L'emplacement d'un port sur le rivage de la mer peut être déterminé par deux ordres principaux de considérations : ou bien il existe une région économique industriellement et commercialement développée, qui a besoin à tout prix d'un port pour ses relations avec l'extérieur. En ce cas, malgré une situation géographique qui peut être défavorable, ou des obstacles naturels très forts, le port indispensable sera créé, quoique sa construction et son entretien exigent des efforts constants et des dépenses considérables ; ou bien, au contraire, la position géographique sera telle et les avantages naturels si grands que le port se développera presque de lui-même et entraînera peu à peu la création de tout un hinterland économique.

Si, d'une part, Nantes et Bordeaux, au débouché de grandes voies fluviales, revêtent, tout au moins actuellement, ce premier aspect de ports nécessaires, La Rochelle est, d'autre part, le type même d'un port à situation naturelle exceptionnelle et dont les avantages sont tels qu'il attire dans son orbite les industries les plus diverses.

En ce qui concerne le port de La Rochelle nous étudierons dans cette troisième partie, les différentes industries qui se sont installées à son voisinage et qui font de La Rochelle, simultanément un port de pêche, un port charbonnier, un port pétrolier, un port des phosphates, etc... en donnant une place à part à l'industrie de la pêche à vapeur.

Nous examinerons donc successivement :

Chapitre Premier. — Les ressources économiques naturelles de l'arrière pays du port de La Rochelle.

Chapitre II. — La Rochelle, port de pêche.

Chapitre III. — Activité économique générale du port de La Rochelle et de sa région depuis la guerre.

Chapitre IV. — Le port charbonnier.

Chapitre V. — Le port des engrais (chimiques ou naturels).

Chapitre VI. — Le port pétrolier.

Chapitre VII. — Les différentes autres industries rochelaises.

CHAPITRE PREMIER

Les ressources économiques naturelles de l'arrière pays du port de La Rochelle

La Rochelle est le port de la 7^e région économique plus généralement appelée Centre-Ouest. Le Centre-Ouest est assez limité au Nord et au Sud par la Loire et la Gironde : les produits des régions traversées par ces fleuves aboutissent tout naturellement vers les deux grands ports qui sont au débouché de leurs estuaires : Nantes et Bordeaux. Le Centre-Ouest s'étend en profondeur jusqu'aux premiers contreforts du Massif Central. C'est un pays essentiellement agricole. Peu de matières premières pour l'industrie et partant, les grandes villes y seront rares. Les produits manufacturés et les matières premières sont en quantité insuffisante pour fournir à la navigation un fret de retour suffisant. Le manque de marchandises lourdes oblige les cargos qui font le trafic avec La Rochelle-Pallice à repartir sur lest la plupart du temps ; c'est un gros handicap pour le développement futur du port. Ses deux rivaux immédiats ont pris, d'autre part, une avance considérable au cours du XIX^e siècle et ont détourné à leur profit un certain nombre d'activités qui leur assurent des éléments de trafic suffisants.

Quoiqu'il en soit, les avantages et les facilités offertes par la situation géographique exceptionnelle du port de La Rochelle-Pallice lui permettent de supporter la concurrence de ses voisins d'une façon assez satisfaisante. Des industries nombreuses et prospères se sont établies à La Rochelle ou aux environs immédiats et les facilités de communication sans cesse accrues avec le Centre de la France et les pays de l'Europe Centrale lui permettent d'escompter à une époque où la vitesse est une des conditions primordiales du succès, un développement harmonieux du port et de ses possibilités.

L'examen d'une carte du Centre-Ouest de la France montre, nous l'avons dit, le caractère essentiellement agricole de cette contrée. Pas de grandes villes industrielles, Limoges exceptée, mais une grande quantité de petites villes et de grosses bourgades. La population n'est en aucun point très dense.

Les principales marchandises destinées à l'exportation étaient autrefois le sel et le vin. De nos jours l'industrie des marais salants a périclité devant la concurrence des mines de sel gemme. La production du sel naturel est tombée dans la région à un chiffre insignifiant et cette industrie n'est plus pratiquée que par quelques paludiers, notamment dans les îles de Ré et d'Oléron.

La production du vin et des eaux-de-vie avait presque entièrement disparu à la suite de l'invasion du phylloxéra à la fin du XIX^e siècle. Le vignoble charentais n'a pas été depuis entièrement reconstitué. Malgré tout, les Charentes sont restées un centre renommé pour la production de l'eau-de-vie et en particulier du cognac. La plus grosse partie des eaux-de-vie fabriquées est destinée à l'exportation et celle-ci se fait soit par Bordeaux, soit par La Rochelle. Mais là encore depuis la guerre, les débouchés se sont raréfiés. La prohibition et les barrières douanières ont fermé bon nombre de marchés et en particulier celui des Etats-Unis.

Les autres produits agricoles ne fournissent aucun élément du trafic d'exportation : les céréales, bestiaux, produits de l'élevage : beurres, caséines, lait et fromages, les fruits, les bois, etc... sont consommés et transformés sur place, ou expédiés par chemin de fer vers Paris et l'intérieur de la France. Nous ne nous en occuperons pas d'une manière plus approfondie dans une étude consacrée au port de La Rochelle-Pallice.

L'activité du port qui n'est pas alimentée par des ressources locales est assurée au contraire, par des industries qui sont venues s'y établir récemment et qui utilisent les produits et matières premières importées. Mais avant de les étudier séparément plus en détail, nous devons faire une place à part à l'activité de La Rochelle en tant que port de pêche.

CHAPITRE II

La Rochelle port de pêche

La première industrie exercée par les habitants du hameau de Cougnes, d'où est sorti La Rochelle, paraît bien avoir été la pêche côtière pour les besoins de la consommation locale.

Cette petite pêche côtière continua à être pratiquée au cours des siècles et est encore florissante de nos jours. Le commerce du poisson est devenu, principalement à partir du XIX^e siècle, un des facteurs essentiels de la prospérité rochelaise. Aujourd'hui, encore, plus d'un tiers de la population rochelaise vit de l'industrie de la pêche. Toute une colonie de marins bretons est venu se fixer à La Rochelle dans les quartiers Saint-Sauveur et Saint-Nicolas.

Les progrès de la navigation à vapeur ont fait varier le caractère de cette industrie. A la petite pêche côtière est venue s'adjoindre une pêche industrialisée, pratiquée par une série de grands chalutiers à vapeur, munis de tous les perfectionnements de la science moderne pour la pêche et la conservation du poisson par le froid. Ils ont amené au port de telles quantités de poissons qu'il a fallu rechercher, à côté des anciens débouchés locaux devenus insuffisants, de nouveaux marchés pour pouvoir écouler toute la production.

Depuis peu, des sociétés spécialement équipées pour la pêche à la morue, ont choisi La Pallice comme port d'attache et en ont fait un centre important d'armement pour la grande pêche aux bancs de Terre-Neuve et au Groënland.

Nous étudierons :

Section I. — La pêche par chalutiers et voiliers.

Section II. — La grande pêche.

SECTION I. — LA PÊCHE PAR CHALUTIERS ET VOILIERS

La situation de La Rochelle comme port de pêche est excellente
 « Située à l'entrée même des coureux ou détroits qui séparent les
 « îles de Ré et d'Oléron de la grande Terre, détroits aux fonds de
 « sable où abondent les plies, les soles et les raies, notre ville est le
 « port également le mieux situé pour pêcher dans ce golfe de Gas-
 « cogne, véritable carrefour de tous les poissons de l'Atlantique, où
 « nos pères poursuivaient encore la baleine au XIV^e siècle, et où,
 « à certaines saisons passent les bancs de merlu dont la pêche est
 « notre grande ressource.

« La Rochelle est, aussi, le port de France le plus proche de ce
 « bancs de la grande Sole, au Sud de l'Irlande, où les dorades et les
 « merlus foisonnent tout l'été. Nous sommes, enfin, plus près des
 « côtes poissonneuses du Maroc que Marseille même, et en hiver,
 « quand le poisson s'égaille, ou lève et disparaît de nos lieux habituels
 « de pêche, c'est là que nous irons le chercher plus aisément que
 « de tout autre rivage de France » (1).

De tout temps, cette situation avait été connue et exploitée par les pêcheurs rochelais. Dès 1866, M. d'Orbigny arme trois petits chalutiers à vapeur, mais devant l'hostilité des marins abandonne rapidement leur exploitation. Un peu plus tard, la Société des Pêcheries de l'Océan arme quatre vapeurs, mais essuie le même échec.

Il faut attendre jusqu'en 1898 pour voir se renouveler ces tentatives avec le chalutier à vapeur « Stella », dont l'apparition dans le port soulève une émeute. Mais devant les résultats obtenus, l'hostilité désarme peu à peu et la flotte rochelaise de chalutiers à vapeur se développe rapidement.

En 1905	8 chalutiers
En 1908	18 chalutiers
En 1914	30 chalutiers

(1) Extrait de la conférence faite le 1^{er} Août 1921 par le commandant Darde, armateur, à la *Semaine des Pêches Rochelaises*.

A la déclaration de guerre, les chalutiers sont mobilisés avec leurs équipages et servent principalement comme chasseurs de sous-marins; huit d'entre eux furent coulés pendant les hostilités.

Après la guerre, leur nombre ne cesse de croître rapidement.

Alors qu'en 1914, on en comptait 30 jau-

geant ensemble 7.250 tonneaux

En 1920, ils sont :	37	9.195	»
En 1921, —	38	9.520	»
En 1922, —	44	11.810	»
En 1923, —	51	14.500	»
En 1924, —	58	15.145	»
En 1925, —	66	17.188	»
En 1926, —	79	18.304	»
En 1927, —	80	18.919	»
En 1928, —	80	21.286	»
En 1929, —	80	21.265	»
En 1930, —	83	26.887	»

Au 1^{er} janvier 1932, on en compte 81 (2) se décomposant de la façon suivante : 60 grands chalutiers à vapeur pratiquant la pêche hauturière, 21 petits chalutiers pratiquant la pêche fraîche, dont 9 à vapeur et 12 à moteurs.

La petite pêche côtière n'a pas disparu devant cette concurrence comme le craignaient les émeutiers de 1898. Elle s'est même plutôt développée mais s'est spécialisée de plus en plus dans la capture des poissons fins.

Voici, en effet, quel a été ces dernières années le chiffre total des navires de pêche immatriculés au port de La Rochelle et leur tonnage global :

(2) Cette régression apparente tient au fait que cinq chalutiers ont péri par fortune de mer ces deux dernières années.

<i>Années</i>	<i>Nombre</i>	<i>Tonnage</i>
1913,	470	12.410
1920,	354	11.545
1921,	360	12.825
1922,	379	15.108
1923,	399	18.298
1924,	420	18.345
1925,	436	20.705
1926,	476	21.874
1927,	546	23.208
1928,	553	25.801
1929,	568	25.332
1930,	632	29.568
1931,	chiffres non encore relevés.	

En 1926, on comptait 64 chalutiers à vapeur jaugeant entre 201 et 500 tonneaux, 13 entre 50 et 200 tonneaux, 2 de moins de 50 tonneaux, 23 navires à propulsion mécanique, 1 voilier de 392 tonneaux, 1 de 165 tonneaux et 372 voiliers jaugeant ensemble 2.879 tonneaux.

En 1930, les 632 navires de pêche immatriculés à La Rochelle se répartissent de la façon suivante :

83 chalutiers à vapeur jaugeant	26.885 tonneaux
158 navires à propulsion mécanique de	1.457 »
391 voiliers de	1.224 »

Le port de La Rochelle occupe dans les statistiques une place intéressante. En 1913, il est au 5^e rang, en 1918, il est passé 4^e derrière Boulogne, Fécamp et Saint-Malo, depuis 1926, il se classe le 2^e derrière Boulogne.

En 1928, le classement des principaux ports de pêche français d'après le tonnage des navires est le suivant :

Ports	Navires de Pêche	dont chalutiers	jaugeant	Tonnage total
Boulogne	281	145	29.670	30.676
La Rochelle	553	80	21.286	25.801
Fécamp	155	40	14.635	20.401
Saint-Malo	100			20.093
Lorient Keroman : (port national de pêche)	246	61	10.666	11.445
Groix	450			10.585
Bordeaux	167	11	8.976	10.051
Concarneau	670			8.873
Arcachon	80	29	8.024	8.483
Dieppe	106			7.678

Un tel classement permet difficilement de se rendre compte de la situation exacte d'un port de pêche, aucune discrimination n'étant faite dans les statistiques, entre les différentes catégories de navires immatriculés et les pêches qu'ils pratiquent : grande pêche aux bancs de Terre-Neuve, pêche à vapeur, petite pêche côtière, pêches saisonnières, etc...

Au point de vue de la pêche à vapeur, La Rochelle et Boulogne sont à peu près au même niveau. La suprématie que semble marquer Boulogne dans les statistiques tient à l'armement de navires pour des pêches saisonnières : hareng et maquereau.

Les chalutiers rochelais, pour la plupart de construction anglaise, sont de trois types principaux.

Les grands chalutiers d'une jauge brute minima de 225 tonneaux ont une longueur de 38 à 40 mètres, 6 m. 50 à 7 mètres de large ; ils possèdent des machines développant une force de 450 à 500 chevaux et même pour certains 600 à 800. Ils ont, en moyenne, 15 hommes d'équipage. Leur grand rayon d'action leur permet des marées de deux à trois semaines sur les bancs de la Grande Sole à 500 milles de La Rochelle, ou même plus loin encore au large des côtes du

Maroc. Leurs cales à poisson, isothermes, assurent une parfaite conservation de la pêche et peuvent contenir jusqu'à 50 tonnes de poisson.

Les moyens chalutiers ont un tonnage de jauge variant de 150 à 225 tonneaux. Ils ont les mêmes caractéristiques générales que les grands chalutiers, mais la capacité de leurs soutes est moindre et la puissance de leurs machines sensiblement inférieure; ils n'ont pas une force suffisante pour draguer sur les grands fonds et ne peuvent faire les marées d'Irlande et du Maroc.

Les petits chalutiers sont en nombre assez restreint. Leur jauge est inférieure à 150 tonneaux. Ils se bornent à pêcher sur les fonds du golfe de Gascogne et ne restent en mer qu'une semaine.

Les chalutiers les plus récents ont remplacé leurs chaudières à vapeur par des moteurs et ce système paraît appelé à avoir un rapide développement réduisant la dépense de combustible et permettant de réaliser une économie de main-d'œuvre.

Les petits voiliers, d'une jauge généralement inférieure à 5 tonneaux ne s'éloignent guère du port et ne restent en mer qu'une ou deux marées.

Quelques pinasses à moteur se livrent l'été à la pêche à la sardine sur les côtes Ouest des îles de Ré et d'Oléron; quelques thoniers arment aussi à La Rochelle.

Pour permettre aux chalutiers à vapeur de débarquer rapidement leur pêche, le bassin extérieur de La Rochelle-Ville leur a été plus spécialement affecté, tandis que les voiliers continuent, comme par le passé, à utiliser le havre d'échouage.

Sur le quai Est du bassin extérieur, agrandi en 1925, la Chambre de Commerce et le Syndicat des Armateurs ont fait édifier cinq grands magasins de 60 mètres de long et de 25 mètres de large. Les différentes sociétés de pêche y ont établi leurs bureaux. Au rez-de-chaussée de grands halls permettent une manipulation aisée du poisson débarqué mécaniquement des chalutiers accostés à quai. Il est étalé sur de vastes tables, trié par catégories et emballé dans des

caisses garnies de glace. Ces caisses sont ensuite chargées directement dans des trains stationnant dans la gare de marée située tout contre les magasins des armateurs et communiquant directement avec eux.

Les navires de pêche rapportent à La Rochelle des quantités considérables de poisson, le rendement moyen annuel par navire (chalutier ou voilier) est passé de 7 tonnes 67 en 1917 à 10 tonnes 35 en 1928. Une faible partie de la pêche est consommée sur place. Nous verrons dans un chapitre ultérieur l'organisation qui en permet la distribution dans une grande partie de la France.

En France, il avait été pêché en 1913 : 217.260.371 kilogrammes de poisson valant 111.420.961 francs contre 270.457.000 kilogrammes valant 1.430.000.000 francs en 1928.

Le part de La Rochelle dans la pêche française est la suivante (3) :

<i>Années</i>	<i>Quantités</i>	<i>Valeur</i>
1913	11.453.900 kg.	8.458.500 francs
1920	11.786.274 »	31.068.228 »
1921	15.224.325 »	36.853.152 »
1922	17.183.581 »	39.651.542 »
1923	19.991.795 »	46.710.045 »
1924	22.137.784 »	70.449.213 »
1925	19.302.246 »	60.084.886 »
1926	chiffres non relevés	
1927	16.530.501 »	102.000.120 »
1928	19.884.055 »	107.599.758 »
1929	19.006.085 »	106.321.433 »
1930	20.703.798 »	112.026.353 »
1931	13.776.035 »	60.000.000 environ

En 1929, l'Administration de la Marine effectua un classement des ports français, d'après la valeur de la pêche rapportée. La Ro-

(3) VACHÉ : La Rochelle, premier port de pêche sur l'Atlantique.

chelle tenait le deuxième rang avec 106.321.433 francs derrière Boulogne (172.128.344 francs), mais avant Bordeaux (75.689.151 francs). Le port national de pêche de Lorient Keroman ne venait qu'au cinquième rang avec 60.902.822 francs (4).

Ces statistiques montrent un accroissement sensible de la valeur du poisson débarqué, mais par contre les quantités pêchées restent stationnaires et même accusent une diminution sur le chiffre de 1924, malgré l'augmentation du nombre des chalutiers. Après la guerre, les bancs fréquentés par les chalutiers, et en particulier, celui de la Grande Sole, qui étaient restés abandonnés plusieurs années, avaient eu le temps de se repeupler. Mais la reprise de l'exploitation intensive de chalutiers français et étrangers (anglais principalement) fit rapidement diminuer le rendement. En 1925, il faut aussi noter une grève des inscrits maritimes qui dura trois mois et compromit la campagne de pêche. Aujourd'hui pour trouver du poisson en quantité suffisante, les chalutiers sont obligés d'exploiter des fonds plus profonds et d'aller toujours plus loin. Le temps nécessaire pour se rendre sur les lieux de pêche est plus grand et le rendement de la campagne de pêche s'en ressent.

Les principales espèces de poissons pêchées pour les chalutiers rochelais sont par ordre d'importance : le merlu ou colin, la dorade ; puis comme poissons fins : la plie, la limande, la sole, le turbot, la barbue, le pocheteau et la raie.

Voici quelles ont été, en 1930, en quantité et en valeur les différentes espèces débarquées à La Rochelle par les chalutiers et les voiliers (5).

(4) C. MÖRCH : le port de La Rochelle et ses nouveaux travaux. *Revue générale du Centre-Ouest*, n° 23, septembre 1931.

(5) Cité par VACHÉ : La Rochelle premier port de pêche sur l'Atlantique.

<i>Espèces</i>	<i>Poids</i>	<i>Valeurs</i>
Merlus ou colins	7.228.454 kg	58.427.000 fr.
Soles	297.740 »	6.967.750 »
Raies	1.114.477 »	4.776.630 »
Poissons divers	11.504.362 »	37.637.318 »
Sardines	131.525 »	659.360 »
Thons	36.950 »	258.650 »
Homards	61.370 »	1.249.100 »
Langoustes	5.590 »	174.324 »
Crabes	80.450 »	309.800 »
Crustacés divers	196.520 »	1.287.520 »
Maquereaux	46.350 »	278.100 »

En 1931, il s'est produit un véritable effondrement des cours du poisson frais qui place les armateurs de chalutiers dans une position difficile. Cet effondrement est dû pour partie à la baisse mondiale générale des prix, mais surtout à la concurrence étrangère, anglaise principalement, qui jette sur le marché français du poisson frais de deuxième qualité, vendu à des prix inférieurs.

Pour se défendre contre cette concurrence, les armateurs sollicitèrent et obtinrent des pouvoirs publics, au printemps 1931, un relèvement des droits de douane sur le poisson frais. Cette mesure apporta une amélioration passagère à la situation, mais l'abandon par l'Angleterre de l'étalon or et la baisse de la livre sterling, donnèrent une prime aux exportateurs anglais de poisson frais et les mesures prises en France, ne fournissent plus actuellement une protection suffisante. Les cours ont continué à s'effondrer à tel point, qu'actuellement, les armateurs doivent souvent se défaire de leur poisson à perte; n'ayant pas espoir d'être soulagés des charges fiscales fort lourdes qui pèsent sur eux ils sollicitent actuellement de nouvelles mesures de protection.

Pour réduire dans la mesure du possible les frais généraux, la concentration des Sociétés de Pêche à vapeur a été poussée à La

Rochelle plus qu'en aucun autre port de France. En dehors de quelques armateurs isolés ou petites sociétés indépendantes, l'industrie de la pêche à vapeur est exercée par quatre grandes sociétés rochelaises.

La Société Anonyme des chalutiers à vapeur de La Rochelle groupant	16 navires
La Société Anonyme des Pêcheries de l'Atlantique :	16 »
La Société des Pêcheries armements de la Rochelle	
Océan	11 »
L'Association rochelaise de pêche à vapeur	17 »

Cette dernière est une société à responsabilité limitée qui se contente d'assurer la vente des pêches faites par ses adhérents qui conservent le soin d'organiser comme ils l'entendent l'exploitation de leurs navires.

Le Syndicat des armateurs fondé en 1925 s'est attaché à régulariser les arrivages de chalutiers pour stabiliser la production et éviter dans la mesure du possible l'effondrement des cours. Selon le tonnage des chalutiers et le lieu où ils vont charbonner (Angleterre ou France), il a été fixé une date de départ pour chaque chalutier et une date de rentrée : le chalutier doit rentrer au jour prévu d'avance, quel que soit à cette date, le résultat de sa pêche.

Lorsqu'ils charbonnent en Angleterre, les grands chalutiers ont une durée d'absence de quinze à dix-huit jours et les petits chalutiers de douze à quatorze jours. S'ils charbonnent en France, les grands chalutiers font des marées de treize à seize jours et les petits chalutiers de neuf à douze jours.

Les infractions à cette réglementation, sauf cas de force majeure prouvé, sont sanctionnées par des amendes qui sont ensuite réparties par le syndicat entre ses adhérents

SECTION II. — LA GRANDE PÊCHE

La grande pêche de la morue aux bancs de Terre-Neuve et d'Islande, et depuis peu au Groëland est pour les marins français une

pêche traditionnelle : elle s'est, elle aussi, transformée et industrialisée. A la place des goëlettes à voile bretonnes ou normandes qui allaient faire la campagne des bancs de mars à octobre, on trouve de plus en plus des chalutiers morutiers modernes, pourvus des derniers perfectionnement de la science, qui font aux goëlettes une concurrence heureuse et les remplacent peu à peu.

Malgré tout, depuis la guerre, cette pêche hasardeuse et de peu de profit est de plus en plus délaissée et le nombre des navires armés pour la grande pêche diminue chaque année.

En 1928 : Voici quelles ont été la quantité et la valeur de la morue pêchée par des navires armés dans des ports français (6).

<i>Ports</i>	<i>Quantité</i>	<i>Valeur</i>
Fécamp	17.124.401 kg.	31.641.633 fr.
St-Malo	14.527.095 »	35.421.190 »
Bordeaux	9.030.642 »	27.852.073 »
St-Servan	6.283.205 »	13.423.560 »
Granville	3.894.627 »	9.978.931 »
Arcachon	3.782.460 »	7.113.609 »
Le Havre	2.148.965 »	2.764.845 »
St-Pierre et Miquelon ..	1.423.360 »	1.869.569 »
La Rochelle	1.409.819 »	2.176.154 »
Cancale	282.452 »	837.708 »
Lorient	77.353 »	118.543 »

Soit au total 59.984.379 kil. 135.197.615 fr.

Mais les ports d'armement ne sont pas toujours ceux dans lesquels les navires morutiers déchargent le produit de leur pêche. En vertu de coutumes anciennes et de situations commerciales acquises, certains ports présentent mieux que d'autres les installations nécessaires pour les sècheries et les entrepôts de morue.

(6) VACHÉ : La Rochelle, premier port de pêche sur l'Atlantique.

Aussi les principaux ports de débarquement de la morue ont-ils été en France en cette même année (7).

<i>Ports</i>	<i>Quantité</i>	<i>Valeur</i>
Bordeaux	21.435.555 kg	54.140.408 fr.
Fécamp	11.459 060 »	24.155.948 »
St-Malo	9.655.370 »	25.211.841 »
Port de Bouc	5.501.470 »	7.226.147 »
St-Pierre et Miquelon ..	5.291.848 »	7.894.798 »
St-Servan	3.760.812 »	9.911.871 »
La Rochelle	2.210.636 »	4.691.102 »
Granville	588.275 »	1.846.957 »
Lorient	77.352 »	118.543 »

Soit au total 59.984.379 kg. 135.197.615 fr.

La Rochelle, sur ces listes, obtenait en 1928 respectivement le 9° et le 7° rang, mais depuis lors elle a amélioré encore ce classement, l'industrie de la grande pêche se développant à La Rochelle depuis 1920 suivant une progression ininterrompue. En 1929, deux grandes sociétés de pêche à la morue « la morue française » et les « Pêcheries de France » décidèrent de transférer le siège de leur principale exploitation, de Bordeaux à La Rochelle-Pallice. Ces deux sociétés possèdent une flotte composée de neuf chalutiers à vapeur ou à moteur et d'un quatre-mâts à moteur.

Ces chalutiers vont aux bancs de Terre-Neuve et au Groëland et le quatre-mâts uniquement au Groëland. Deux de ces chalutiers : l'« Aspirant Brun » et le « Sergent Gouarne » sont les plus grands chalutiers morutiers existant en France; ils jaugent 2.200 tonnes et peuvent recevoir de 500 à 700 tonnes de morue.

Ces chiffres suivants montrent la croissance de la production rochelaise, principalement ces dernières années.

(7) VACHÉ : *op. cit.*

Port d'armement

<i>Années</i>	<i>Quantité</i>	<i>Valeur</i>
1920	213.655 kg.	620.000 fr.
1921	664.315 »	1.458.548 »
1922	592.558 »	1.742.640 »
1923	279.675 »	408.703 »
1924	208.470 »	555.509 »
1927	662.813 »	1.141.441 »
1928	1.409.819 »	3.176.154 »
1930	7.762.849 »	13.124.574 »

Port de débarquement

<i>Années</i>	<i>Quantité</i>	<i>Valeur</i>
1920	895.300 kg.	2.144.443 fr.
1921	707.484 »	1.154.422 »
1922	1.585.574 »	2.263.215 »
1923	246.745 »	381.220 »
1924	2.151.749 »	4.245.159 »
1927	302.267 »	457.419 »
1928	891.207 »	1.548.987 »
1930	1.431.200 »	
1931	1.355.300 »	

Les résultats de la campagne de 1931 ont été bons, au point de vue de la quantité de morue capturée. Un effondrement complet des cours s'est là aussi produit. Les armateurs sont obligés de stocker, car la vente de la morue est devenue fort difficile et peu rémunératrice.

Certaines industries annexes de la pêche sont installées à La Rochelle. Nous examinerons par la suite celles qui procurent aux chalutiers le combustible nécessaire ainsi que les chantiers de constructions navales qui s'occupent de la réparation et de l'entretien des navires.

Signalons dès maintenant que trois glaciers fournissent aux chalutiers les 60.000.000 kilogrammes de glace qui leur sont nécessaires annuellement. Il faut pour l'expédition du poisson de 260.000 à 300.000 caissettes en bois par an. Douze maisons fournissent aux armateurs les approvisionnements qui leur sont nécessaires pour la pêche. Certaines usines se sont spécialisées dans l'utilisation des sous-produits de la pêche et fabriquent des engrais de poisson et de la farine de poisson.

Enfin, il existe quatre usines de conserve de poisson.

L'industrie de la pêche est une des principales sources de la richesse de La Rochelle. Tous les efforts possibles sont faits par le syndicat des armateurs afin de faciliter son développement. Certaines améliorations sont encore désirables. Les armateurs se plaignent de ne pas posséder au port de La Rochelle-Ville des cales sèches pour le carénage des chalutiers. Il existe bien un gril de carénage dans le havre d'échouage, mais ses dimensions trop exiguës ne lui permettent de recevoir que de petits chalutiers. Actuellement, les navires qui ont besoin de réparations sont obligés de se rendre à La Pallice. Les formes y sont souvent occupées et ils attendent parfois plusieurs jours avant de pouvoir y être admis, d'où grosse perte de temps et d'argent.

Les chalutiers seront bientôt à l'étroit dans le bassin extérieur qu'ils partagent avec les cargos. Les améliorations terminées en 1925 ont apporté un remède provisoire à l'état de chose existant antérieurement. Il est à noter que le coût des travaux a été supporté exclusivement par les armateurs à la pêche puisque pour solder la dépense, il fut établi par un décret du 20 juin 1921 une taxe de péage sur les chalutiers à vapeur de 1 fr. 20 par tonneau de jauge et par marée, taxe ramenée à un franc par un arrêté du Ministre du Commerce et de l'Industrie, en date du 29 Mai 1929.

Le bassin actuel peut suffire aux besoins d'une centaine de chalutiers. Il en existe, aujourd'hui, environ 80. Mais il faut prévoir le jour où le bassin deviendra insuffisant. Il existe un projet grandiose

qui consisterait à creuser dans la plaine de Vaugoin, à mi-chemin entre La Rochelle et La Pallice un port national de pêche en eau profonde. Le projet, approuvé par une décision du Sous-Secrétaire d'Etat aux Ports, à la Marine Marchande et aux Pêches du 11 février 1920, prévoit un bassin à flot de quinze hectares.

Mais ce projet exigera des travaux d'un coût élevé. Les crédits votés par le Parlement pour la création et l'amélioration des ports de pêche ont été employés à la création du port national de pêche de Lorient Keroman. Les travaux devraient être entrepris pour la plus grande partie aux frais des intéressés, ce qui exigerait de leur part de très lourds sacrifices. Ces considérations ont fait jusqu'à ce jour retarder la mise en exécution du projet, la Chambre de Commerce préférant actuellement employer toutes ses disponibilités financières pour mener à bien la construction du môle d'escale de La Pallice.

CHAPITRE III

Activité du port de La Rochelle depuis la guerre

La guerre nécessita l'importation intensive en France de matières premières. Elle accrut fortement l'activité de tous les ports français. Nous avons déjà indiqué qu'en 1918 on constata à La Rochelle une augmentation de trafic de 70 % sur les chiffres de 1913.

Les hostilités terminées, cet accroissement dû à des circonstances exceptionnelles ne pouvait pas intégralement persister.

La situation de la marine marchande française était bien diminuée. Au 1^{er} août 1914 la flotte de commerce française comprenait :

2.110 vapeurs d'un tonnage global de :	1.994.402 tonneaux
et 2.583 voiliers d'un tonnage global de ..	561.373 tonneaux

Soit au total	4.693 navires jaugeant ensemble	2.555.775 tonneaux
------------------	---------------------------------------	--------------------

Au 31 décembre 1918, la situation était la suivante :

1.940 vapeurs de	1.741.970 tonneaux
et 1.875 voiliers de	328.272 tonneaux

Soit : 3.815 navires de	2.070.242 tonneaux
-------------------------------	--------------------

Les pertes dues à la guerre s'élevaient donc à 878 navires jaugeant ensemble 485.533 tonneaux.

Le tonnage mondial avait subi des pertes dans la même proportion d'où un ralentissement général du mouvement de la navigation.

D'autre part, certains articles nécessaires aux armées en campagne tels que : matériel de guerre sous toutes ses formes, céréales, chevaux et mulets, conserves et viandes frigorifiées deviennent ind-

Enfin, l'armement français subit à la même époque le lourd handicap de la loi de huit heures, qu'il est seul à appliquer.

Aussi n'est-il pas étonnant qu'après la guerre, La Rochelle, comme tous les autres ports français, soit atteint par une forte crise économique amenant une régression du trafic du port.

<i>Années</i>	<i>Tonnage de jauge</i>	<i>Tonnage Marchandises</i>
1918	2.068.092 tonneaux	1.688.645 tonnes
1919	1.967.565 »	929.445 »
1920	2.156.345 »	1.170.749 »
1921	1.649.573 »	859.326 »
1922	2.006.263 »	807.510 »

C'est pendant cette période que parachevant une évolution commencée depuis longtemps déjà s'affirme définitivement le caractère industriel du port de La Rochelle : les courants commerciaux se sont déplacés et l'industrie a changé d'objet. Le négoce, s'adaptant à des nécessités économiques nouvelles s'est appliqué à des marchandises différentes de celles d'autrefois. Des usines d'engrais, de produits chimiques, d'agglomérés, ont remplacé les raffineries de sucre du XVIII^e siècle. Les vins charentais ne s'exportent plus aujourd'hui que sous forme de cognac.

Des produits nouveaux : caséine, osséine, cendres de pyrite, conserves alimentaires, pommes de terre, graines de semence s'inscrivent dans la nomenclature des statistiques de sortie des produits locaux ou régionaux.

A l'entrée, on trouve aussi des marchandises nouvelles : houille, brai, briquettes, pyrites, phosphates, engrais azotés (sous forme de nitrates de soude, nitrates de chaux, sulfates d'ammoniaque), du pétrole et du mazout, des huiles de graissage, des bois du Nord ou exotiques, des ciments, des céréales, du jute, des pâtes de bois, de la rogue pour la pêche à la sardine, de l'huile de baleine, de la viande frigorifiée, des vins d'Espagne et d'Algérie, etc...

Dès 1924, le trafic atteint à nouveau les chiffres de 1913. Le

tonnage de jauge atteint, en effet, 3.059.830 tonneaux et le tonnage marchandise 1.064.518 tonnes.

Cette reprise du trafic s'est maintenue depuis lors et les statistiques accusent toutes ces dernières années une progression constante. Ce mouvement est dû en grande partie à la reprise des escales régulières faites au port de La Rochelle-Pallice par les cargos des grandes compagnies françaises de navigation : Messageries Maritimes et Chargeurs Réunis. Ces Compagnies, après reconstitution de leur flotte décimée par la guerre, ont pu reprendre à partir de 1924 tous leurs anciens services réguliers et même en créer de nouveaux.

Par ailleurs, la flotte de commerce française, entièrement reconstituée permet une activité accrue. Au 31 décembre 1929, elle compte :

2.836 vapeurs de	3.321.204 tonneaux
et 1.646 voiliers de	126.305 tonneaux

Soit au total : 4.482 navires jaugeant ensemble 3.457.509 tonneaux, c'est-à-dire un accroissement sur 1918 de 600 navires et de un million de tonneaux.

On constate aussi à La Rochelle une notable augmentation du tonnage de la navigation d'escale résultant de la reprise du trafic des voyageurs et de la création d'un nouveau service français pour les passagers vers Dakar et l'Amérique du Sud.

<i>Années</i>	<i>Tonnage de jauge</i>	<i>Tonnage Marchandises</i>
1927	2.972.472 tonneaux	1.001.828 tonnes
1929	2.918.840 »	1.084.317 »
1930	3.232.706 »	1.116.123 »
1931	2.458.317 »	981.359 »

La Rochelle-Pallice en 1930, d'après les statistiques du ministère de la Marine Marchande, se place au dixième rang pour le trafic marchandise, le tableau de l'activité des principaux ports français étant le suivant :

1. Rouen et annexes	9.927.542 tonnes
2. Marseille et annexes	9.016.386 »
3. Bordeaux et annexes	5.017.738 »
4. Dunkerque	4.952.691 »
5. Le Havre	4.861.605 »
6. Nantes et annexes	2.842.798 »
7. Caen	2.000.516 »
8. Sète	1.495.295 »
9. Boulogne	1.392.448 »
10° La Rochelle-Pallice	1.196.123 »
11° Calais	1.087.869 »

sur un trafic total pour l'ensemble des ports français de 51.595.858 tonnes.

La Rochelle-Pallice, port d'escale important se classe au 8° rang pour le tonnage de jauge.

Il est intéressant de reprendre, en suivant l'ordre des statistiques établies par la Chambre de Commerce, les postes les plus importants de ce trafic.

CHAPITRE IV

Le port charbonnier

L'importation des charbons est actuellement la principale activité du port de La Rochelle. Le Centre-Ouest et l'Ouest de la France ne possèdent aucun gisement de houille notable, et étant donné l'éloignement des centres français de production, le transport de la houille par chemin de fer y est plus onéreux que l'importation de charbons étrangers par mer.

Les usines de l'agglomération rochelaise, les chemins de fer du réseau de l'Etat et surtout les chalutiers à vapeur sont de gros consommateurs (1).

L'importation du charbon par La Rochelle-Pallice oscille chaque année aux alentours de 500.000 tonnes. Elle constitue la moitié du trafic total du port.

En 1901, importation de	351.069 tonnes de houille
En 1905	385.456 " "
En 1910	421.677 " "
En 1913	542.882 " "
En 1920	405.088 " "
En 1927	518.381 " "
En 1928	434.152 " "
En 1929	520.919 " "
En 1930	607.630 " "
En 1931	552.323 " "

(1) La consommation annuelle d'un grand chalutier à vapeur est de l'ordre de 2.000 tonnes de charbon.

Les charbons importés sont en majeure partie des charbons anglais qui proviennent soit du bassin du Pays de Galles (exportés par Cardiff ou Swansea), soit du bassin écossais (exportés par Newcastle). En 1920, les chemins de fer de l'Etat reçurent du charbon américain, mais cet essai n'a pas été renouvelé depuis lors. De même, furent expédiés, vers le port, au titre des prestations en nature, des charbons de la Ruhr descendant le Rhin par péniches et transbordés à Rotterdam. Mais depuis la substitution du plan Young au plan Dawes, ces importations de charbon allemand ont pris fin.

Les charbons importés sont destinés à différents usages.

Ce sont d'abord des charbons à usage industriel ou domestique qui seront employés, soit tels quels, soit après triage ou concassage, soit après transformation et agglomération au brai. Ce dernier travail qui consiste dans l'agglomération à la vapeur des poussières de charbon par le brai, s'effectue en grand à La Rochelle.

Trois usines d'agglomérés se sont installées près des bassins de La Rochelle-Ville et de La Rochelle-Pallice : elles fabriquent des boulets pour le chauffage ou des briquettes pour l'industrie en employant du brai venant plus particulièrement d'Angleterre, du Canada ou d'Allemagne.

Ces trois fabriques qui sortent une production totale d'environ 600 tonnes par jour sont : celle de la Compagnie Delmas frères et Vieljeux installée sur un terrain domanial près du bassin extérieur de La Rochelle-Ville ; celle de M. Oscar Dalh et celle de la Société française Graigola Merthyr situées sur la deuxième zone Sud du bassin de La Rochelle-Pallice.

Les charbons importés par le port sont utilisés dans tout le Centre-Ouest jusqu'à une ligne passant approximativement par Vendôme, Blois, Châteauroux et Limoges, les bassins de la Loire et de la Garonne au Nord et au Sud sont, au contraire, dans la zone d'influence de Nantes et de Bordeaux. Pourtant, les charbons industriels rochelais vont jusqu'à la région lyonnaise, celle-ci ne produisant pas en quantité suffisante la houille réclamée par son industrie. Mais la con-

currence des charbons allemands remontant le Rhin par eau est très vive et s'accroîtra encore lorsque les communications entre le Rhône et le Rhin seront améliorées.

Une seconde catégorie de charbons importés est constituée par les charbons de soute nécessaires aux chalutiers à vapeur. On estime son importance à environ 160.000 tonnes par an.

Le bassin de La Rochelle-Pallice est spécialement outillé pour le déchargement rapide des cargos charbonniers. Pour le débarquement de la houille, il dispose de quatre postes spéciaux équipés de 8 grues électriques de 5 tonnes d'un rendement horaire de 90 tonnes et de 4 grues électriques de 3 tonnes d'un rendement horaire de 50 tonnes. La quantité de charbon mise à terre par journée de 8 heures varie de 1.500 à 2.000 tonnes suivant la nature du charbon.

Les quais sont directement desservis par voie ferrée avec cabestans électriques pour la manœuvre des wagons. Il existe à proximité de vastes terre-pleins pour le stockage provisoire des charbons. Les navires chargés de matières pondéreuses comme la houille bénéficient d'un droit de priorité pour l'usage des grues électriques.

Les cargos charbonniers, comme fret de retour, chargent principalement des poteaux de mine pour les charbonnages anglais et des cendres de pyrite.

Il semble peu probable que ces importations de charbon soient susceptibles d'un développement indéfini. La clientèle en réclame des quantités toujours à peu près constantes.

C'est ce qui explique pourquoi le port a relativement peu souffert des mesures prises par le décret Laval, en juillet 1931 pour contingenter l'importation des charbons étrangers dans le but de permettre aux houillères françaises de lutter contre la concurrence étrangère. Les houillères françaises du Nord et du bassin de la Loire étant éloignées de la région desservie par le port de La Rochelle, les consommateurs ont intérêt à employer du charbon importé dont le prix de revient est moindre. D'autres causes pourront, cependant, dans l'avenir assez prochain ralentir d'une façon assez notable ces impor-

tations de charbon. La tendance actuelle des armateurs de chalutiers est de se servir, de plus en plus, de chalutiers à moteur. Quelques-uns ont été mis récemment en service et si les résultats obtenus sont satisfaisants, leur nombre augmentera sans doute rapidement.

L'électrification du Centre-Ouest est poussée activement. La Société des Forces Motrices de la Vienne qui fournit l'énergie à toute la région fait déjà, pendant quatre mois de l'année, fonctionner ses centrales avec l'énergie produite par le barrage de l'Île Bouchard sur la Vienne.

Les Chemins de Fer de l'Etat et du P. O. continuent l'électrification de leur réseau. Le tronçon Orléans-Tours sera mis en service sous peu. Leur programme de travaux prévoit l'équipement de toute la partie Ouest de leurs réseaux et quand il sera terminé, ils n'auront plus besoin, comme actuellement, des charbons importés par La Rochelle.

La situation du port charbonnier de La Rochelle reste néanmoins satisfaisante en face de la crise qui sévit durement sur les autres ports charbonniers français. Les importations n'ont subi en 1931 que des diminutions minimales, alors qu'à Rouen, par exemple, on a noté l'année dernière une diminution des importations de charbon de 850.000 tonnes et qu'à Nantes la plupart des cargos charbonniers se livrant au tramping ont dû être désarmés.

CHAPITRE V

Le port des engrais (chimique ou naturels)

Les importations d'engrais ont pris au XX^e siècle une grosse importance, le port de La Rochelle desservant un arrière-pays agricole riche qui en fait une grosse consommation. Ils sont expédiés plus spécialement vers les départements de la Vendée, des Deux-Sèvres, du Maine-et-Loire, de l'Indre-et-Loire, de la Vienne, de la Haute-Vienne, de la Charente et de la Charente-Inférieure.

Autour du bassin de La Pallice se sont établies des usines qui opèrent la transformation des engrais pour les rendre utilisables en agriculture, ou en tirent des acides pour des usages industriels.

Les principales importations portent sur des pyrites en provenance d'Espagne ou du Portugal, des phosphates importés de Tunisie, d'Algérie ou du Maroc et des nitrates de soude du Chili utilisés tels quels en agriculture.

Un certain nombre de produits nouveaux sont venus s'y ajouter depuis la guerre : nitrates de chaux, sulfates de chaux, sulfates d'ammoniaque.

Les pyrites et les phosphates arrivent généralement par chargements complets. Les grues électriques avec benne automatique du bassin de La Pallice permettent une vitesse moyenne de déchargement de 1.000 à 1.200 tonnes par journée de huit heures.

Les sulfates d'ammoniaque arrivent en vrac par cargaisons de 1.800 à 2.000 tonnes. Ils sont déchargés et stockés en magasins : ils y sont ensachés et pesés avant d'être réexpédiés. Les nitrates de chaux arrivent en sacs ou en fûts.

Le guano de poisson en provenance de Scandinavie est amené par petites quantités par les navires des lignes régulières.

Il a été importé par La Rochelle ces dernières années :

	Pyrites	Phosphates	Nitrates de soude	Sulfates d'ammoniaque
1926	45.909 tonnes	108.847 tonnes	13.355 tonnes	
1927	42.619 »	92.286 »	15.587 »	12.500 tonnes
1928	31.431 »	62.582 »	36.080 »	8.500 »
1929	47.429 »	87.556 »	25.834 »	9.428 »
1930	43.459 »	89.176 »	27.030 »	2.795 »
1931	25.902 »	69.179 »	14.693 »	2.160 »

Les usines à l'aide de ces différentes matières premières fabriquent pour l'industrie de l'acide sulfurique, de l'acide azotique, de l'acide chlorydrique à tous les degrés de concentration, et pour l'agriculture des superphosphates, des engrais composés et des sulfates de soude.

Les principales usines actuellement en exploitation sont celles de :

1° La Compagnie du Phospho-Guano qui possède une fabrique d'acide sulfurique et produit des superphosphates et des engrais composés. Sa production annuelle est de l'ordre de 100.000 tonnes. Elle importe 75.000 tonnes de phosphates et de pyrites et réexporte pour environ 25.000 tonnes de résidus de pyrites riches en fer. Ces résidus servent de fret de retour aux cargos charbonniers et sont expédiés principalement vers la Belgique, l'Angleterre ou l'Allemagne. Cette usine a un personnel de 350 à 400 ouvriers.

2° La Société Anonyme des anciens établissements Bertrand traite les mêmes matières premières pour obtenir de l'acide sulfurique et de l'acide chlorydrique ainsi que des superphosphates et tous engrais agricoles.

3° Depuis la guerre, l'Union française de fabriques d'engrais, de produits chimiques et de superphosphates a établi près du bassin de La Pallice une usine qui s'est spécialisée dans la fabrication des superphosphates minéraux à 14 % et 16 % et dans celle des phosphates moulus agricoles à 30 %.

D'autres usines traitent les déchets de poisson pour la fabrication des engrais. L'usine Jodet-Angibaud fabrique du guano de poisson français, l'usine Dalh de l'engrais de poisson et de la farine de poisson pour l'alimentation du bétail. Ces deux usines reçoivent les guanos de poisson en provenance de Scandinavie.

Deux maisons importent des nitrates de soude du Chili et les revendent aux agriculteurs qui les emploient tels quels. Ces importations qui se faisaient avant la guerre principalement par les grands voiliers de la Maison A.-D. Borde, de Dunkerque se font aujourd'hui par vapeurs. Ces importations de nitrates de soude atteignaient avant la guerre 30.000 tonnes par an. Après la guerre, par suite de la concurrence des engrais artificiels et de leur prix de revient élevé, une forte diminution de leur importation s'était fait sentir et il a fallu attendre jusqu'en 1928 pour retrouver le chiffre d'avant guerre.

Cette industrie des importations d'engrais est indirectement atteinte par la crise mondiale. Leur coût de production a notablement baissé, mais les cultivateurs, touchés par la mévente générale des produits agricoles ont des disponibilités financières moindres et réduisent leurs achats d'engrais.

CHAPITRE VI

Le port pétrolier

La consommation du pétrole et du mazout pour des usages industriels ne cesse d'augmenter en France. Les combustibles liquides ont déjà remplacé la houille pour de multiples usages. La France n'en possède pas de gisements, hormis les puits de Péchelbronn en Alsace, et doit faire venir ce qui est nécessaire à sa consommation de l'étranger, notamment des Etats-Unis d'Amérique, du Mexique, du Vénézuéla et de la Russie. Ces importations en 1930 se sont montées à 3.524.976 tonnes.

Certains ports français se sont plus particulièrement spécialisés dans ce trafic : Rouen, La Rochelle, Blaye, Port de Bouc.

La manipulation des essences et pétroles est dangereuse et il faut des installations spéciales pour les recevoir. Dès avant la guerre, trois dépôts de pétrole et une raffinerie avaient été installés sur des terrains domaniaux avoisinants le bassin de La Pallice. Le total des cargaisons de pétrole brut et raffiné reçu en 1913 avait atteint 47.544 tonnes.

La guerre accrut d'une façon énorme la consommation du pétrole dans le monde et montra l'insuffisance des navires citernes et des dépôts existants. Il y eut une politique du pétrole qui amena un grand accroissement de la flotte mondiale pétrolière passé de 500.000 tonnes en 1914 à 5.000.000 en 1922. A cette dernière date la France possédait pour sa part 156.000 tonnes de navires citernes et ce nombre n'a cessé de s'accroître depuis. Au 30 juin 1930, elle possède 32 navires pétroliers d'un tonnage global de 192.021 tonneaux. Sa flotte pétrolière est la sixième du monde.

Les installations existantes se montrèrent également insuffisantes pour recevoir un si grand nombre de navires et, en particulier à la Pallice, on se préoccupa de créer des ouvrages suffisants pour accueillir les plus grands tanksteamers. Nous avons vu que la loi du 21 Avril 1914 avait autorisé la Chambre de Commerce à construire une souille de 300 mètres de long, 30 mètres de large et plafond à la côte — 9 au pied de la jetée Nord de La Rochelle-Pallice. La même loi avait décidé l'agrandissement de la souille déjà existante au droit de l'appontement des pétroliers qui devait être portée à 130 mètres de long, 25 de large et plafond à la côte — 7.

Une série de décisions ministérielles des 13 février 1918, 15 février 1919, 29 mars 1920, 12 février 1921 approuvèrent l'exécution de ces travaux. Confiés à l'entreprise J. et G. Hersent, ils furent achevés en novembre 1921.

Le pétrole importé par La Pallice vient principalement des Etats-Unis. Il est exporté de la région du golfe du Mexique par les ports de Tampico, Pensacola, Barytown et Baton-Rouge (en Louisiane).

Les quantités débarquées ont été :

En 1926	105.150 tonnes
En 1927	87.103 »
En 1928	95.818 »
En 1929	116.175 »
En 1930	117.990 »
En 1931	118.597 »

La manipulation des pétroles est assurée à La Pallice dans des conditions très satisfaisantes. L'appontement des pétroliers est exclusivement réservé aux tanksteamers. Le nombre des dépôts existants a doublé depuis la guerre. Ils sont situés à proximité des postes de déchargement (le plus éloigné n'en est qu'à 1.800 mètres). Les réservoirs sont mis en communication directe avec les navires citernes par des pipes-lines installés par les Compagnies à titre d'outillage privé, mais avec obligation de service public.

Il existe trois canalisations de 1.750 à 1.800 mètres de long. Deux d'entre elles ont un diamètre intérieur de 150 mm. ; la troisième a un diamètre intérieur de 300 mm. Elles sont complètement souterraines et les extrémités du côté du quai sont enfermées dans un aqueduc construit spécialement dans le quai de marée. Elles sont ainsi entièrement protégées contre les intempéries.

Les combustibles sont refoulés par les navires dans les réservoirs à une vitesse de déchargement qui varie entre 80 et 250 tonnes à l'heure. La capacité totale de stockage est de 62 millions de litres répartis en 29 réservoirs.

Six sociétés comportant cinq établissements recevant pétrole, essence et mazout sont installées près du bassin de La Pallice. Dès avant la guerre existaient :

1. La « Bedford Petroleum Company » qui a acheté les installations de la « Raffinerie française » et possède dix réservoirs d'une capacité totale de 9.467.000 litres et une raffinerie.

2. La « Compagnie Industrielle des Pétroles » avec six réservoirs d'une contenance de 10.798.000 litres.

3. La « Société Lille, Bonnières et Colombes » avec cinq réservoirs de 10.535.000 litres.

Depuis la guerre, sont venues, en outre, s'installer :

4. La « Société pour l'approvisionnement des consommateurs d'huiles combustibles » qui possède quatre réservoirs de 11.624.000 litres pour le mazout. Son installation en ordre de marche lui permet de débiter annuellement 150.000 à 200.000 tonnes de mazout.

5. La « Société Immobilière des Pétroles du Midi » (Raffineries du Midi) possède quatre réservoirs de 19.884.000 litres.

6. La Société l'« Economic » (Eco--Essence) occupe momentanément une partie des réservoirs de la Bedford Petroleum Company.

Un grand nombre de navires pétroliers profitent des facilités de ces installations pour venir s'y alléger avant de remonter jusqu'à Rouen, car ils ne sont pas obligés d'entrer dans un bassin à flot et peuvent effectuer très rapidement leurs opérations.

Une nouvelle société a manifesté l'intention de monter une nouvelle raffinerie à La Pallice. Elle importera pour l'alimenter environ 200.000 tonnes de pétrole chaque année. Elle attend pour mettre ses projets à exécution le vote par le Parlement de la loi actuellement pendante devant lui sur le statut des pétroles.

L'importation des combustibles par La Rochelle ne peut qu'augmenter l'industrie en réclamant des quantités sans cesse accrues. Sur Blaye, qui est l'autre port pétrolier de la côte Atlantique, La Pallice présente de gros avantages : grandes facilités de déchargement et difficultés d'accès nulles.

Si les armateurs de chalutiers transforment leur flotte en employant des navires à moteur, les importateurs rochelais de pétrole trouveront de ce côté, un nouveau débouché régulier qui ne cessera de croître.

Actuellement, dans un des parcs à charbon avoisinant le bassin des chalutiers de La Rochelle-Ville a été entreprise la construction de citerne de réserve et d'une pipe-line qui permettra un approvisionnement aisé des chalutiers à moteur.

CHAPITRE VII

Les industries rochelaises secondaires

Pour être complet, il nous faut donner quelques indications succinctes sur d'autres industries qui, à un titre quelconque, participent à l'activité du port.

Constructions navales. — Le port de La Rochelle ne peut pas être un centre de constructions navales pour différentes raisons : l'avant-port de La Rochelle a une profondeur insuffisante pour permettre le lancement de grosses unités. Les chantiers ne disposent, d'autre part, que d'un espace restreint au Nord de l'entrée du havre d'échouage à La Rochelle-Ville.

Les industries métallurgiques qui s'y sont rassemblées se bornent à la réparation et à l'entretien des navires à vapeur. Les chantiers de construction proprement dits fabriquent et réparent des navires en bois : voiliers de pêche, navires de plaisance, canots de sauvetage et même quelques petits chalutiers en bois.

Les plus importants sont les chantiers Delmas frères et Vieljeux qui ont construit en 1920 et en 1921, quatre remorqueurs de haute mer. Ces chantiers sont depuis 1923 concessionnaires des formes de radoub du bassin de La Rochelle-Pallice et bornent leur activité à entretenir et à remettre à neuf les navires de la Société Delmas frères et Vieljeux.

Les chantiers Chassaigne ont construit depuis la guerre un chalutier en bois de 101 tonneaux de jauge brut.

Entrepôt frigorifique. — Cet entrepôt construit sur les terre-pleins de la deuxième zone Nord du bassin de La Pallice a été ter-

miné en 1918. Il s'élève à 80 mètres du bassin. Il mesure 39 mètres de long, 26 mètres de large et 22 mètres de haut; il a une capacité de 300 tonnes; il est relié aux quais par voie ferrée.

Le besoin de posséder un entrepôt frigorifique s'était fait sentir pendant la guerre lorsqu'il était importé de grosses quantités de viandes frigorifiées pour les années en campagne. Les hostilités terminées, les importations de viandes frigorifiées continuèrent, car le cheptel français décimé ne pouvait plus suffire aux besoins de la consommation. Mais bientôt les importations commencèrent à décroître. Après une éclipse de plusieurs années due à des droits de douane prohibitifs, elles ont légèrement repris en 1931.

1919 :	261.000 tonnes		1826 :	1.284 tonnes
1920 :	153.000 »		1927 :	253 »
1924 :	3.944 »		1928-1929 }	néant
1915 :	3.209 »		1930 }	
			1931 :	1.164 »

L'entrepôt frigorifique, ces dernières années, a été plus particulièrement utilisé pour la conservation des œufs et beurres et des denrées alimentaires périssables importées.

Céréales.

Pendant la guerre, il fut importé de grosses quantités de blé : 184.000 tonnes en 1915. Des installations perfectionnées avaient été installées qui permettaient une vitesse de déchargement de 700 à 1.000 tonnes par journée de neuf heures. En 1916, un particulier avait obtenu la permission d'installer sur le quai Bouquet de la Grye un appareil élévatoire à grains. Nous avons déjà indiqué les caractéristiques de cet appareil dont la Chambre de Commerce a repris l'exploitation en 1930 (1).

Le blé débarqué est stocké dans un hangar clos, bitumé qui peut

(1) Cf. Deuxième Partie, Chapitre II, Section 2 : outillage appartenant à la Chambre de Commerce.

contenir 30.000 quintaux de blé en sacs; le blé peut encore être déposé directement aux magasins généraux pour être warranté.

Depuis la guerre, les importations de blé sont très irrégulières, La Rochelle n'est pas un gros marché du blé d'importation; les régions voisines, exclusivement agricoles, en fournissent généralement des quantités suffisantes pour les besoins de la consommation locale. L'importation des blés étrangers est, du reste, sévèrement réglementée pour protéger les producteurs nationaux et les quantités à importer en franchise des colonies françaises ou pays de protectorat sont fixées chaque année d'après l'état de la récolte.

Les importations de blé par La Rochelle ont été :

En 1925	865 tonnes
En 1926	2.147 »
En 1927	7.748 »
En 1928	néant
En 1929	6.981 »
En 1930	8.742 »
En 1931	26.326 »

pour parer aux insuffisances de la récolte locale.

Industries diverses.

Les deux sociétés de produits chimiques installées à La Rochelle : Compagnie Chimique du Sud-Ouest et Société Alsacienne de Produits Chimiques font chaque année quelques importations de matières premières.

Une filature : le Comptoir de l'Industrie linière à La Rochelle utilise pour ses fabrications des jutes importés.

Les « Entreprises Industrielles Charentaises » ont été créées pendant la guerre pour monter le matériel de chemin de fer américain débarqué à La Pallice. Depuis 1923, elles se sont spécialisées dans la construction et dans la réparation du matériel de chemin de fer.

Elles occupent plus de 2.000 ouvriers et fabriquent du matériel roulant de toutes catégories. Pour les besoins de leur fabrication, elles importent quelques pièces de machine et différentes matières premières.

Deux maisons font à La Rochelle-Ville l'importation de bois du Nord.

QUATRIÈME PARTIE

Les Courants Commerciaux

Les grands ports modernes munis d'un outillage perfectionné ne bornent pas leur activité au simple transit des marchandises en provenance ou à destination de leur arrière pays immédiat. Ils cherchent à accroître sans cesse leur zone d'influence au détriment de leurs rivaux et à bénéficier du trafic régulier fourni par les grands courants commerciaux mondiaux. Mais ceux-ci sont soumis à des lois économiques strictes. Les négociants cherchent avant tout pour leur trafic international la rapidité, la sécurité et l'économie. Pour bénéficier d'un gros courant de transit, chaque port doit pouvoir offrir des avantages supérieurs à ceux de ses rivaux.

Ces avantages seront de deux sortes : pour attirer l'importation des produits de l'étranger et lier des relations commerciales régulières avec les pays d'outremer, il faut accroître les facilités offertes au commerce et à la navigation par le port. Mais cela n'est pas suffisant : il faut, en outre, assurer une large diffusion vers l'intérieur par des voies de communication routières ferroviaires ou fluviales nombreuses et commodes.

C'est pourquoi nous étudierons dans cette quatrième partie :

Chapitre Premier. — Les relations avec l'étranger ; les lignes de navigation.

Chapitre II. — Les voies de communication intérieures : le réseau ferré.

Chapitre III. — La distribution de la pêche à travers le pays.

CHAPITRE PREMIER

Les relations avec les pays étrangers

La situation naturelle du port de La Rochelle en fait un des ports européens les mieux placés pour devenir un grand port de transit et une station escale de vitesse.

Au point de vue des distances, le tableau suivant montre sa supériorité sur Pauillac, son principal rival, surtout si l'on considère que Pauillac, avant-port de Bordeaux se trouve encore à 25 milles marins de celui-ci.

1° Avec les ports de l'Amérique du Sud.

	La Pallice	Pauillac
Colon (au débouché atlantique		
du canal de Panama	4.534 milles marins	4.566 m. m.
Rio de Janeiro	4.857 milles marins	4.876 m. m.

2° Avec les principales villes d'Europe.

Hambourg ..	1.393 kil.	1.551 kil.
Leipzig	1.425 »	1.582 »
Londres	858 (+ 27 milles m.)	1.005 (+ 27 m. m.)
Milan	1.086 kil.	1.134 kil.
Brindisi	2.040 »	2.084 »
Bruxelles ..	790 »	950 »
Cologne	969 »	1.127 »
Rome	1.608 »	1.652 »
Vienne	1.863 »	1.868 »
Paris	475 »	638 »
Bâle	981 »	966 »
Berlin	1.558 »	1.716 »
Genève	723 »	813 »

La comparaison est tout à l'avantage de La Pallice. Cette supériorité au point de vue de la distance sera encore accrue au point de vue des facilités offertes lors de la mise en service du môle d'escale. Il deviendra alors presque inutile de se préoccuper des heures de marée : des paquebots du tirant d'eau des transatlantiques « Paris » et « Atlantique » pourront venir y accoster à toute heure.

Au contraire à moins d'engager des dépenses considérables, il ne semble guère possible d'augmenter la profondeur des estuaires de la Loire et de la Gironde. Les paquebots, d'une façon générale, ne tentent plus de remonter jusqu'à Nantes et Bordeaux et font escale à Saint-Nazaire, à Pauillac et au Verdon.

Dès l'ouverture du bassin de La Pallice à la navigation, en 1890, la Compagnie anglaise « Pacific Steam Navigation Company » le choisit comme point d'escale pour ses paquebots. Un certain nombre d'autres compagnies ont suivi son exemple. Depuis la guerre, par suite de la taille sans cesse accrue des paquebots, ceux-ci n'entrent généralement pas dans le bassin à flot ils stationnent en rade et les opérations d'embarquement et de débarquement se font par allèges. Cette complication cessera lors de la mise en exploitation du môle d'escale.

Un grand nombre de compagnies de navigation tant françaises qu'étrangères comprennent actuellement La Pallice dans la liste de leurs escales régulières.

Ce sont : Pour les voyageurs :

1. La « Pacific Steam Navigation Company » avec ses paquebots : Oropesa, Orita, Orcoma, Orduna, Oriana et Ortega, assure 48 escales par an à La Pallice depuis octobre 1890. Elle dessert :

a) Via Magellan : La Corogne, Vigo, Lisbonne, Rio-de-Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos-Ayres, Port Stanley, Punta-Arenas, Coronel, Talcahuano, Valparaiso ;

b) Via Panama : Santander, La Corogne, Vigo, La Havane, Co-

lon, Bilbao, Callao, Mollendo, Arica, Iquique, Antofagosta, Valparaíso, Talcahuano et Coronel.

2. La Compagnie des « Chargeurs Réunis » avec ses paquebots : Eubée, Malte, Croix, Formose, Dérissade assure aussi 48 escales par an et dessert :

a) Bilbao, La Corogne, Leiscoes, Dakar, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos-Ayres.

b) Bilbao, Villagarcia, Vigo, Dakar, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos-Ayres.

3. Une Compagnie belge « La Compagnie belge maritime du Congo » avec les paquebots Elisabethville, Thysville et Anversville, assurait aussi 48 escales par an à La Pallice sur la ligne : Anvers, Casablanca, Ténériffe, Dakar, Conakry, Grand Bassam, Banana, Boma, Matadi. Cette Compagnie par mesure provisoire, a suspendu ses escales à La Pallice, car par suite du manque de navires elle a dû espacer ses départs et ses paquebots sont complets au départ d'Anvers.

Les paquebots prennent et laissent à La Rochelle des passagers avec leurs bagages et la poste. Le nombre total de passagers transitant par des ports français a été en 1930 de 3.958.192. La Rochelle se classe au dixième rang avec 103.378 voyageurs. Mais dans ce nombre est compris le trafic avec les îles de Ré et d'Oléron très actif durant l'été. Le nombre de passagers en provenance ou à destination de l'étranger a été :

En 1930 de 4.474

En 1931 de 3.323

Le trafic marchandises est assuré à La Rochelle par les bâtiments de maisons d'armement rochelaises ou par des navires appartenant à des Compagnies françaises ou étrangères qui font des escales régulières dans le port. On y rencontre aussi, occasionnellement, quelques tramps.

Le grand armement est représenté à La Rochelle par la Compagnie Delmas frères et Vieljeux qui possède une flotte de 19 navires

jaugeant ensemble 42.530 tonnes qui ont La Rochelle comme port d'attache; ils sont affrétés principalement pour le transport des bois de la Côte Equatoriale d'Afrique, des arachides du Sénégal, du charbon d'Angleterre. Quelques-uns sont affectés à un service régulier avec l'Algérie.

La Rochelle-Pallice, port de transit desservi régulièrement par dix-huit lignes de navigation tant françaises qu'étrangères, entretient des relations constantes avec les principaux pays du monde.

Tous les mois les « Messageries Maritimes » envoient leurs navires de leurs lignes d'Extrême-Orient et Londres-Marseille prendre des chargements d'eau-de-vie et de marchandises diverses à destination soit d'Alexandrie, Port-Said, Singapour, l'Indochine, la Chine, le Japon, soit de Jaffa, Beyrouth, le Pirée, Constantinople, soit de l'Océan Indien et Madagascar.

La même Compagnie dessert aussi les ports de l'Italie, de la Mer Adriatique, de la Grèce et de la Syrie, de la Turquie et de l'Arabie, de l'Inde, de la Côte Orientale d'Afrique de la Réunion et de l'île Maurice, de l'Australie, des îles de l'Océanie, de la Nouvelle-Zélande et de la Nouvelle-Calédonie, mais d'une manière plus irrégulière.

La Compagnie rochelaise Delmas frères et Vieljeux dessert régulièrement le Maroc et les pays Nord-africains.

La Compagnie générale transatlantique a des services vers Londres et le Maroc.

La Compagnie Worms du Havre entretient des relations entre La Pallice d'une part, et les ports français de la Manche, Anvers, les ports allemands, les ports de la Baltique et de la Russie d'autre part.

Parmi les lignes étrangères, des lignes hollandaises assurent des services avec la Belgique et la Hollande, des lignes danoises avec le Danemark, des lignes suédoises et norvégiennes avec la Suède, 'a Norvège, les ports de la Baltique, la Russie et l'Allemagne. La Compagnie de l' « Est Asiatic Danois », en particulier, fait régulièrement

faire escale à ses grands navires à moteur qui chargent à La Pallice des marchandises pour l'Extrême-Orient.

Les paquebots embarquent en même temps que les passagers des marchandises de prix qui ont besoin d'un transport rapide.

Ce trafic de transit, d'une façon générale, porte non sur des marchandises pondéreuses, mais plutôt sur des articles qui, pour un faible poids et volume ont une grosse valeur.

Les principaux articles qui composent ce trafic de transit sont indiqués par les nomenclatures des douanes.

Ce sont à l'importation : des pâtes de cellulose, des vins et alcools d'Algérie, des céréales du Brésil, de la Plata ou du Canada, quelques viandes frigorifiées de Madagascar ou de la République Argentine ; des jutes, des cuirs, des sables et ciments, etc...

À l'exportation, on note : du cognac en fûts ou en caisses, des conserves alimentaires, des caséines, des huîtres, des papiers d'Angoulême, des vins fins, des liqueurs, des champagnes. Des tissus et des confections pour hommes et dames, des fourrures, des produits pharmaceutiques, des automobiles et des avions, des articles de Paris, des soieries de Lyon, des tissus, des broderies, de l'horlogerie, ainsi qu'un grand nombre de pièces de machine venues de Suisse.

Le trafic de transit entre dans le mouvement commercial du port pour environ 100.000 tonnes par an. Il est en développement constant, particulièrement avec l'Extrême-Orient et l'Amérique du Sud.

Actuellement, les lignes de navigation étrangères et françaises sont numériquement à égalité, mais les dernières l'emportent de beaucoup pour le nombre de pays desservis et le tonnage des navires, la plupart des lignes étrangères bornant leurs efforts (à l'exception toutefois de la Pacific Steam Navigation Company et de l'Est Asiatic danois), au cabotage international par petits navires.

CHAPITRE II

Les relations avec l'intérieur

Un réseau ferroviaire complet doit assurer la liaison avec les lignes maritimes et est le complément indispensable de l'outillage d'un port moderne.

Malheureusement, le réseau français de voies ferrées, construit sans plan d'ensemble a été centralisé à l'excès. Le but cherché a été d'assurer des communications aisées entre Paris et les différentes régions françaises. Rien n'a été fait pour assurer des relations faciles entre ces dernières. Pendant longtemps pour traverser la France d'Ouest en Est, il fut plus rapide de passer par Paris. Faute de lignes directes, tout le commerce de la Suisse et de l'Europe Centrale est écarté des ports atlantiques et est dévié au Nord vers Anvers et les ports allemands et au Sud vers les ports méditerranéens.

Jusqu'à la guerre, les différents réseaux français se firent une concurrence acharnée. Le réseau d'Orléans essayait par tous les moyens en son pouvoir (prix fermes, réductions de tarifs, facilités données aux expéditeurs) d'attirer vers les ports du réseau : Nantes et Bordeaux une partie du trafic qui aurait dû normalement revenir au réseau de l'Etat et à La Rochelle, son port atlantique. A cette concurrence, le réseau de l'Etat, avec son organisation étatisée, ne pouvait guère répondre victorieusement.

La guerre de 1914-1918 montra la nécessité d'un redressement complet de notre politique ferroviaire.

Les Conventions de 1921 en créant le fond commun des chemins de fer où chaque réseau verse ses excédents de recette et vient se

faire indemniser de ses déficits, supprime la raison d'être des guerres de tarif entre les réseaux.

Après la guerre, on se préoccupa également de remédier aux défauts de nos réseaux trop centralisés par la création de grandes transversales qui permettraient de détourner au profit de la France et de ses ports de la côte Atlantique une partie du trafic jusqu'alors réservé aux ports étrangers du Nord.

L'Allemagne n'avait rien négligé pour accroître et développer l'hinterland économique de Hambourg qui s'étend jusqu'à Vienne, Bâle et Cracovie, par sa politique des ports francs, par son réseau de voies ferrées et fluviales perfectionné, par ses tarifs réduits.

Deux grandes transversales furent après la guerre étudiées en France. Le Suisse-Océan et la ligne dite du 45° parallèle ou Atlantique, Mer Noire, Méditerranée Orientale.

« Ces deux voies relient les ports français de l'Atlantique et les centres industriels français de la région lyonnaise respectivement à Genève, Lausanne, Berne, l'Autriche et l'Europe Centrale d'une part; et d'autre part à Milan, Trieste sur Pragues, Zagreb, Belgrade — avec bifurcation sur Nich, Athènes, Salonique — et — Nich, Sofia, Constantinople, Beyrouth, Le Caire (Méditerranée Orientale) — Bucarest, Galatz et Odessa (Mer Noire).

« Ces transversales ferrées sont renforcées et complétées par le Simplon-Orient Express et le Londres-Calais-Brindisi en croisement à Milan, carrefour important des transports internationaux » (1).

L'amélioration est très grande et facilitera les communications entre les ports de la côte Atlantique et l'Europe Centrale. A part l'obstacle du massif central, le tracé ne comporte pas de difficultés. La voie la plus courte passerait par Périgueux, Brive, Montluçon, Clermont-Ferrand, Lyon. Mais elle devrait traverser le Massif Central et ne desservirait que Bordeaux.

(1) GEO GERALD : Nos grandes transversales ferrées : *Journal de la Marine Marchande*, n° du 3 janvier 1924.

Son exploitation serait plus coûteuse que celle d'une voie desservant à la fois La Rochelle et Bordeaux, les deux branches se réunissant à Limoges sur Montluçon, Saint-Germain-des-Fossés, Roanne, Tarare et Lyon. Ce dernier projet qui nécessite plusieurs raccordements de voies ferrées est néanmoins le plus avantageux et complètera utilement le rôle d'escale de La Pallice, faisant de La Rochelle une station de vitesse incomparable pour la desserte vers l'Ouest de la Haute Italie, de la Suisse, de l'Autriche, de la Hongrie, de la Tchéco-Slovaquie et de la Yougo-Slavie.

Pour cette desserte de l'Europe Centrale, les distances kilométriques font ressortir l'avantage de La Rochelle.

	<i>Lyon-Vaise</i>	<i>Genève-Cornavin</i>
La Rochelle	599 kilomètres	723 kilomètres
Bordeaux } Saint-Jean.....	584 »	746 »
Verdon.....	701 »	863 »
Nantes	626 »	725 »
Saint-Nazaire.....	690 »	781 »

La Suisse-Océan est actuellement en exploitation. Mais le raccordement Argenton-la-Châtre nécessaire à la ligne du 45° parallèle n'a pas été construit.

La première gare de La Rochelle fut créée en 1854 par le réseau d'Orléans comme tête de ligne de la voie ferrée La Rochelle-Poitiers. Les chemins de fer charentais s'installèrent un peu plus tard ; leur exploitation fut rachetée par l'Etat qui acquit en même temps la ligne de La Rochelle à Poitiers. En conséquence, le 9 février 1884, la gare de l'Orléans fut supprimée et réunie à celle de l'Etat.

Actuellement, La Rochelle est desservie par un certain nombre de voies qui divergent en éventail vers les principales régions de la France.

Ce sont les lignes de La Rochelle à :

Nantes (Vendée et Bretagne).

Paris (Nord et Est).

Tours par Bressuire et Thouars (Vendée et Centre).

Niort et Poitiers (Deux-Sèvres et Centre).

Bordeaux (Midi, bassin méditerranéen, Languedoc).

Angoulême et Limoges (Centre).

Lyon par Tours ou par Niort, Argenton, La Châtre (Genève et la Suisse.

Lyon par Limoges (Modane et l'Italie).

Au fur et à mesure du développement des communications avec l'intérieur le trafic de la gare de La Rochelle a suivi un accroissement corrélatif.

	Petite Vitesse	Grande Vitesse
1884	273.068 tonnes métriques	4.047 tonnes métriques
1894	422.032 »	6.802 »
1904	640.000 »	9.952 »
1910	884.150 »	16.565 »
1920	1.345.486 »	31.386 »
1926	958.558 »	48.538 »

Ces chiffres de ces dernières années n'ont pas encore été publiés.

Les chemins de fer de l'Etat ont accru la vitesse des trains autant que le permet l'état des lignes qui contiennent un grand nombre de courbes accentuées. Il faut actuellement 7 heures $\frac{1}{2}$ pour faire les 475 kilomètres qui séparent Paris de La Rochelle, tandis que Bordeaux est à plus de 9 heures de Paris-Montparnasse.

Des trains transatlantiques sont formés à La Pallice à chaque arrivée de paquebots pour amener les passagers directement à Paris en moins de sept heures.

De plus en plus, les transports automobiles supplantent le chemin de fer pour les parcours de faible importance. Ils sont très développés dans la région avoisinant La Rochelle, étant favorisés par un réseau routier dense et en bon état, ainsi que par le profil peu accidenté de la région.

La construction d'un hydro-aéroport au Nord du bassin de La Pallice est actuellement étudiée par la Chambre de Commerce. Son

exploitation ferait gagner un temps précieux aux passagers désireux de gagner rapidement Paris-Le Bourget ou les grands centres français et étrangers. La mise en exécution de ce projet dépend de la proposition de loi actuellement pendante devant le Parlement et tendant à autoriser les Chambres de Commerce à exploiter elles-mêmes des aérodromes ou des aéroports. Le 4 février 1932, un rapport favorable en ce sens a été fait par M. Merlant devant la Commission de l'Aéronautique de la Chambre des Députés.

Il est intéressant de voir, en reprenant les statistiques dressées par l'Administration des Douanes la destination vers laquelle sont expédiées les principales marchandises constituant le trafic de transit du port. Les pâtes de cellulose nécessaires à la fabrication du papier sont destinées aux papeteries de la région d'Angoulême. Les vins et les alcools en provenance d'Algérie sont consommés dans tout le Centre-Ouest de la France, la production des vignobles charentais étant entièrement consacrée à la fabrication du cognac. Les céréales en provenance du Brésil, de la Plata ou du Canada sont consommées dans les grands centres. Leur importation est, du reste, extrêmement variable selon les années et dépend du rendement de la récolte nationale. Les viandes frigorifiées de la République Argentine et de Madagascar sont dirigées principalement vers Paris.

Parmi les articles alimentant le trafic d'exportation, les cognacs viennent des Charentes, les conserves alimentaires et les caséines sont produites dans toutes les régions agricoles du Centre-Ouest. Les huîtres viennent de la région de Marennes. Les vins fins, les liqueurs et les champagnes proviennent des centres de production vinicole : Anjou et Touraine (vins de Vouvray), Bourgogne et Champagne, les vins de la région bordelaise transitent exclusivement par Bordeaux. Les tissus et les articles de confection, les soieries, les fourrures viennent, soit de la région parisienne, soit de la région lyonnaise. Les automobiles et les avions sont fabriqués dans la région parisienne. L'horlogerie et les pièces de machine viennent de Suisse.

Dans l'avenir, le port de La Rochelle-Pallice deviendra de plus

en plus le port de vitesse dont le besoin se fait sentir sur la côte Ouest de la France. Les marchandises pondéreuses ne seront importées que pour les besoins de l'industrie locale, et, sauf certains cas particuliers, ne seront pas expédiées vers l'intérieur du pays. Le transport de telles marchandises par voie ferrée revient très cher et leur prix de revient s'en trouverait grevé d'une façon prohibitive. Le manque de voie fluviale intérieure empêchera toujours La Rochelle de concurrencer victorieusement les ports allemands sur le marché de l'Europe Centrale. Hambourg, en particulier, est au débouché d'un réseau fluvial de plus de 2.000 kilomètres, Anvers a à sa disposition le Rhin. En outre, le projet depuis si longtemps différé de l'aménagement du Rhône, s'il est un jour réalisé, favorisera encore Marseille dans la desserte de l'Est de la France.

Le rôle de La Rochelle sera de devenir un port de transit pour les passagers et les articles de luxe, d'un faible poids et volume, et dans cette voie de très larges possibilités lui sont offertes.

CHAPITRE III

La distribution de la pêche à l'intérieur du pays

Lorsqu'on étudie les relations ferroviaires qu'entretient la France avec l'intérieur du pays, une place à part doit être faite à l'expédition du poisson pêché à La Rochelle.

A ce dernier point de vue, la situation de La Rochelle est supérieure à celle des deux autres ports de pêche français sur l'Atlantique : Lorient et Arcachon.

Voici les distances comparées de ces trois ports aux principaux centres de consommation.

	La Rochelle	Lorient	Arcachon
Distance de Paris	475	615	633
de Lyon	604	820	645
de Genève	761	914	802
de Modane	846	1.029	872

Pour assurer un transport rapide du poisson, il fallut vaincre de grosses difficultés. Le développement de la consommation du poisson frais, denrée périssable au plus haut point, est lié à la rapidité des transports.

La construction du réseau ferré permit la prospérité de l'industrie de la pêche rochelaise. La distribution du poisson ne se faisait auparavant que dans un cercle assez restreint autour des ports de pêche. Les Rochelais ne pouvaient faire aucune expédition de marée vers Paris ou l'intérieur du pays.

Dans l'avenir, l'expédition du poisson par voie ferrée sera com-

plétée par les transports sur route. Les expéditeurs ne seront plus tenus par les horaires rigides des chemins de fer qu'il faut combiner avec les heures de rentrée des navires : ils pourront atteindre plus facilement les moindres agglomérations.

Les difficultés de pénétration dans le centre de la France tiennent, nous l'avons déjà vu, à la convergence de tous les réseaux vers Paris. Les délais d'acheminement et les tarifs des chemins de fer ont été pendant trop longtemps prohibitifs. C'est ce qui empêchait les expéditions de marée rochelaise d'atteindre avant la guerre les marchés suisses et italiens laissés entièrement aux expéditeurs allemands.

Depuis la guerre, le réseau de l'Etat a fait un gros effort pour accroître la rapidité des transports; sans chercher à gagner les marchés de Paris et du Nord de la France suffisamment approvisionnés par Boulogne, Dieppe et les autres ports de la Manche, les mareyeurs rochelais ont cherché principalement à développer leurs expéditions vers le Centre, l'Est et le Sud-Est de la France.

Le tableau suivant donne l'heure d'arrivée des colis rochelais de pêche fraîche dans les différentes villes de l'Intérieur, le poisson étant expédié dans la matinée du jour A.

Jour du départ ou jour A

Nantes	18 h. 32
Poitiers	19 h. 06
Bordeaux	19 h. 12
Limoges	21 h. 59
Saumur	22 h. 00
Tours	23 h. 30

Lendemain du départ ou jour B

Matinée.

Paris	2 h. 58
Toulouse	3 h. 22

Marseille	4 h. 35
Bayonne	4 h. 46
Nevers	6 h. 08
Gannat	6 h. 57
Caen	7 h. 26
Avignon	7 h. 26
Laval	7 h. 28
Perpignan	8 h. 10
Rennes	8 h. 12
Dieppe	8 h. 40
Vichy	9 h. 00
Dijon	11 h. 02
Lyon	11 h. 26

Après-midi.

Nice	16 h. 53
Besançon	16 h. 58
Chambéry	17 h. 00
Vintimille	17 h. 45
Genève	19 h. 03
Modane	19 h. 37
Grenoble	21 h. 20
Arras	23 h. 45

Surlendemain du départ ou Jour C

Lille	1 h. 33
Charleville	2 h. 56
Metz	3 h. 05
Strasbourg	5 h. 00
Mulhouse	7 h. 06

L'expédition du poisson se fait maintenant par une gare de marée spéciale adossée aux bâtiments qui servent de bureaux et de magasins aux armateurs sur la face Est du bassin extérieur de La Rochelle-

Ville. Cette gare de marée n'est autre que l'ancienne gare des chemins de fer de l'Etat désaffectée et remplacée par une autre plus moderne depuis 1921.

La gare de marée expédie chaque année un tonnage de marée très important à travers toute la France.

En 1913	15.881 tonnes
1919	16.667 »
1920	20.675 »
1921	24.177 »
1922	26.578 »
1923	33.844 »
1924	35.721 »
1925	29.551 »
1926	35.637 »
1927	33.554 »
1928	35.596 »
1929	31.511 »
1930	27.602 »

Les chiffres des toutes dernières années accusent une diminution des expéditions dûe principalement à deux causes : pêches moins fructueuses effectuées par les chalutiers et développement des transports sur route qui se substituent de plus en plus aux chemins de fer pour l'expédition aux petites et moyennes distances.

CONCLUSION

Avenir du port de La Rochelle

Les adversaires des travaux faits au port de La Rochelle-Pallice ont souvent objecté qu'il était inutile d'engager de si grosses dépenses dans un port, somme toute secondaire, et qu'il vaudrait mieux employer les crédits accordés par le Parlement à perfectionner quelques-uns des grands ports existants et en particulier sur la côte Atlantique : Nantes et Bordeaux.

Certes, la tendance moderne a été trop souvent, de répartir, pour des fins électorales, une poussière de crédits sur une multitude de petits ports incapables de se développer et traînant misérablement une existence végétative.

Les travaux effectués à La Rochelle-Pallice ne partent pas de cette conception criticable : La Pallice était indispensable pour suppléer à certaines insuffisances des ports voisins et non pour leur faire concurrence. Comme le faisait remarquer dès 1890, Monsieur Vladimir Mörch au président Carnot, lors de l'inauguration du bassin de La Pallice : Ce relèvement probable de La Rochelle ne saurait
« inquiéter les ports voisins dont les marchés sont solidement établis.
« L'échange augmente tous les jours et ne cessera de s'accroître en
« vertu de lois aussi vieilles que le monde. Notre ambition se borne
« à prendre notre juste part dans cet accroissement continu des échan-
« ges et dans notre pensée, le port de La Pallice, loin de reposer
« sur un amoindrissement des ports qui nous environnent paraît, au

« contraire, intéressé à leur existence, à leur prospérité. Il nous suffit,
 « en effet, de voir les ports anglais se multiplier et grandir les uns
 « à côté des autres pour croire plus que jamais à cette loi, que les
 « centres de mouvement se communiquent une force et une activité
 « réciproque... »

La Rochelle entend donc bénéficier de ses avantages naturels pour assurer un développement harmonieux de son port. Trop souvent lésé au cours du XIX^e siècle et au commencement du XX^e siècle, au profit de voisins qui ont acquis de cette manière une avance considérable, elle désire maintenant une égalité de traitement avec ses rivaux.

Loin de nuire à ses voisins, comme le proclament ses détracteurs, elle n'a accru son trafic que dans la proportion où eux-mêmes se sont développés. C'est ce qui montre la comparaison des statistiques du trafic de Nantes, La Rochelle et Bordeaux :

		Tonnage de jauge	Tonnage march.	Tonnage d'escale
1890	{ La Rochelle.	584.638	342.821	23.119
	{ Nantes,.....	826.418	532.999	18.265
	{ Bordeaux ...	2.478.081	2.108.587	
1900	{ La Rochelle.	1.475.666	710.737	185.167
	{ Nantes,.....	1.157.175	998.798	62.986
	{ Bordeaux ...	4.152.675	2.358.058	
1913	{ La Rochelle.	2.531.522	1.026.584	549.286
	{ Nantes.....	2.100.017	1.963.715	361.887
	{ Bordeaux ...	6.647.440	4.045.784	1.377.672

Les travaux d'amélioration de ces trois ports ont toujours été de pair. Alors que la loi du 21 Avril 1914 avait déclaré d'utilité publique les travaux d'amélioration du port de La Rochelle-Pallice, la loi du 7 Juillet 1913 avait déclaré d'utilité publique les travaux d'aménagement de la Loire Maritime.

Lorsque le programme des travaux à effectuer à La Pallice fut remanié en 1923, une autre loi en cette même année déclarait d'utilité

publique la création d'une station d'escale pour les paquebots au Verdon afin de leur éviter les sujétions d'une remontée de la Gironde jusqu'à Bordeaux.

La conclusion à tirer de cette étude consiste à souligner une fois de plus l'avantage très grand que retirera la navigation des améliorations du port de La Rochelle-Pallice, et en particulier, de la création du môle d'escale. Sa construction rapidement menée n'est plus qu'une affaire de quelques années. La Pallice sera alors, sur l'Atlantique, la principale station d'escale pour les paquebots. Mais certains obstacles restent encore à vaincre : il faudra améliorer les relations ferroviaires avec l'intérieur de la France et l'Europe Centrale pour que le temps gagné au débarquement ne soit pas reperdu par la lenteur mise à gagner les grands centres.

Il faudra aussi désarmer l'hostilité de certains ports voisins et arriver à une entente qui permette aux grandes Compagnies françaises de navigation de venir établir leurs têtes de ligne à La Pallice. En effet, les sociétés françaises de navigation, en contre partie des subventions qu'elles reçoivent de l'Etat, sont liées à lui par un cahier des charges strict qui leur impose les ports à desservir par lignes régulières. Ces cahiers des charges, établis à une époque où le développement de La Pallice n'était encore qu'amorcé, ignorent les possibilités et désignent toujours comme tête de ligne sur la côte atlantique Nantes ou Bordeaux.

Sans vouloir prendre partie dans la querelle qui oppose partisans et adversaires des ports francs, signalons simplement que cette création d'un port et d'une zone franche qui a fait la fortune de certaines villes maritimes de l'Ancien Régime, peut s'effectuer facilement dans l'agglomération de La Pallice à cause de la création artificielle récente de cette dernière, du groupement des industries et des facilités de surveillance offertes. Cette création pourrait s'effectuer facilement, la Chambre de Commerce n'ayant pas cru devoir solliciter l'autonomie du port.

Il faut signaler en terminant que la crise économique actuelle et la constitution par tous les pays de fortes barrières douanières avec toutes les mesures de représailles qu'elles entraînent nécessairement sont des éléments peu favorables au développement des ports français. Pourtant, La Rochelle n'a, jusqu'à présent été touchée que dans une mesure relativement minime. Le trafic, ces dernières années, reste à peu près stationnaire, mais il ne pourra manquer de croître rapidement lorsque les travaux entrepris seront achevés et il a devant lui des possibilités de développement presque illimitées.

Vu : le Doyen,
BERTHÉLEMY.

Vu : le Président,
H. TRUCHY.

Vu et permis d'imprimer :
Le Recteur de l'Académie de Paris :

Pour le Recteur :
L'Inspecteur de l'Académie,
J. PERRON.

BIBLIOGRAPHIE

I. — OUVRAGES

- ARCÈRE. — Histoire de la ville de La Rochelle (2 volumes), 1756.
- DARDE. — La Rochelle au visage marin (La Rochelle, Pijollet, 1931).
- DELAYANT. — Histoire des Rochelais (La Rochelle, Siret, 1870).
- FONTAINE. — Les établissements maritimes rochelais : passé, présent, avenir (*Thèse*, Poitiers, 1929).
- GARNAULT. — Le commerce rochelais au XVIII^e siècle (La Rochelle, Mareschal et Martin, 1887).
- GARNAULT. — Les Rochelais et le Canada (La Rochelle, Mareschal et Martin).
- JOUBERT. — Bouquet de la Grye, ingénieur hydrographe et astronome, 1827-1909 (Angers, Grassin, 1910).
- MÖRCH (C.). — Le port de La Rochelle et ses nouveaux travaux (*Revue générale du Centre-Ouest*, n° de septembre 1931).
- MUSSET. — La Rochelle et ses ports (Siret, 1898).
- PÉRIER (J.). — La prospérité rochelaise au XVIII^e siècle (Mesnil, typographie Firmin Didot).
- POUSSON et VERT. — La Rochelle : ses industries, ses ports (La Rochelle, 1928).
- ROBERT. — Le commerce rochelais et les Antilles pendant le XVIII^e siècle (*Revue générale du Centre-Ouest*, n° de juin 1931). Librairie du Recueil Sirey, 1929).
- TRUCHY. — Cours d'économie politique (2 volumes, 3^e édition, Paris, Librairie du Recueil, Sirey, 1929).
- VACHÉ. — La Rochelle, premier port de pêche sur l'Atlantique (*Thèse*, Paris, 1931).

DE VAUX DE FOLETIER. — Histoire d'Aunis et de Saintonge (Paris, ancienne librairie Furne. Boivin et C^{ie}, éditeurs, 1930).

SANS NOM D'AUTEUR. — Notre Marine Marchande en 1930.

— Notice sur la construction du môle d'escale du port de La Rochelle-Pallice.

— La Rochelle et l'Aunis en 1928. Ouvrage publié à l'occasion du 52^e Congrès de l'Association française pour l'avancement des sciences (La Rochelle, Imprimerie de l'Ouest, 1928).

II. — REVUES ET PÉRIODIQUES

Encyclopédie du Centre-Ouest de la France.

Journal de la Marine Marchande, n^{os} du 4 août 1921 et du 3 janvier 1924.

Journal Officiel.

Recueil des délibérations du Conseil Municipal de La Rochelle.

Recueil des actes administratifs de la préfecture de la Charente-Inférieure.

Recueil des délibérations et statistiques de la Chambre de Commerce de La Rochelle.

Revue des Sciences Politiques :

N^o de Juillet-Septembre 1930. LEGROS : le port de Nantes ;

N^o d'Octobre-Décembre 1930. LEVÊQUE : le port autonome de Bordeaux.

TABLE DES MATIERES

LE PORT DE LA ROCHELLE-PALLICE

INTRODUCTION	5
--------------------	---

PREMIÈRE PARTIE

<i>Etude historique du port et du commerce rochelais, des origines à la guerre de 1914-1918</i>	9
<i>Chapitre Premier. — Des origines au début du XVII^e siècle</i> ..	11
<i>Chapitre II. — La prospérité rochelaise et le commerce avec le nouveau monde au XVII^e et au XVIII^e siècles</i>	14
<i>Chapitre III. — Le déclin après le traité de Paris : Révolution, Empire et première moitié du XIX^e siècle</i>	24
<i>Chapitre IV. — Création du bassin de La Pallice. Activité du port jusqu'à la guerre de 1914-1918</i>	29
Section I. — Création du bassin	30
Section II. — Combinaison financière	36
<i>Chapitre IV. — Le port pendant la guerre de 1914-1918</i>	39

DEUXIÈME PARTIE

<i>Situation actuelle du port. Description des ouvrages</i>	43
<i>Chapitre Premier. — Etude des différents bassins du port de La Rochelle</i>	44
Section I. — La Rochelle-Ville	45
Section II. — La Rochelle-Pallice	47
<i>Chapitre II. — Outillage du port de La Rochelle</i>	67
Section I. — La Rochelle-Ville	67
Section II. — La Rochelle-Pallice	69

TROISIÈME PARTIE

<i>Activité économique du port de La Rochelle et de sa région ..</i>	77
<i>Chapitre Premier. — Les ressources économiques naturelles</i>	
<i>de l'arrière-pays du port de La Rochelle</i>	79
<i>Chapitre II. — La Rochelle, port de pêche</i>	81
<i>Section I. — Pêche par chalutiers et voiliers</i>	82
<i>Section II. — La grande pêche</i>	90
<i>Chapitre III. — Activité du port de La Rochelle depuis la guerre</i>	96
<i>Chapitre IV. — Le port charbonnier</i>	100
<i>Chapitre V. — Le port des engrais</i>	104
<i>Chapitre VI. — Le port pétrolier</i>	107
<i>Chapitre VII. — Les industries rochelaises secondaires</i>	111

QUATRIÈME PARTIE

<i>Les courants commerciaux</i>	115
<i>Chapitre Premier. — Les relations avec les pays étrangers ..</i>	116
<i>Chapitre II. — Les relations avec l'intérieur</i>	121
<i>Chapitre III. — La distribution de la pêche à l'intérieur du pays</i>	127

CONCLUSION :

Avenir du port de La Rochelle	131
BIBLIOGRAPHIE	135
TABLE DES MATIÈRES	137





